

Digitized by the Internet Archive
in 2023 with funding from
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761116503442>

CA1
XC 19
-T83

198
Gouvernement
Publication



Première Session
Thirty-sixth Parliament, 1997

Première session de la
trente-sixième législature, 1997

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

*Délibérations du comité
sénatorial permanent des*

Transport and Communications

Transports et des communications

Chairman:
The Honourable LISE BACON

Présidente:
L'honorable LISE BACON

Thursday, October 23, 1997
Thursday, October 30, 1997
Tuesday, November 4, 1997

Le jeudi 23 octobre 1997
Le jeudi 30 octobre 1997
Le mardi 4 novembre 1997

Issue No. 1

Fascicule n° 1

**Organizational meeting
and**

First Meeting on:
Examination of Bill S-2,
An Act to amend the Canadian Transportation
Accident Investigation and Safety Board Act

**Réunion d'organisation
et**
Première réunion concernant:
L'étude du projet de loi S-2,
Loi modifiant la Loi sur le Bureau canadien
d'enquête sur les accidents de transport et
de la sécurité des transports

WITNESSES:
(See back cover)

TÉMOINS:
(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Lise Bacon, *Chairman*

The Honourable J. Michael Forrestall, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Adams	Mercier
Buchanan, P.C.	Perrault, P.C.
De Bané, P.C.	Poulin
* Graham, P.C. (or Carstairs)	Roberge
Johnson	Rompkey, P.C.
* Lynch-Staunton	Spivak
(or Kinsella, (acting))	

* *Ex Officio Members*

(Quorum 4)

Change in membership of the committee:

Pursuant to Rule 85(4), membership of the committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Spivak substituted for that of the Honourable Senator Atkins. (*October 21, 1997*)

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Présidente: L'honorable Lise Bacon

Vice-président: L'honorable J. Michael Forrestall

et

Les honorables sénateurs:

Adams	Mercier
Buchanan, c.p.	Perrault, c.p.
De Bané, c.p.	Poulin
* Graham, c.p. (ou Carstairs)	Roberge
Johnson	Rompkey, c.p.
* Lynch-Staunton	Spivak
(ou Kinsella, (suppléant))	

* *Membres d'office*

(Quorum 4)

Modifications de la composition du comité:

Conformément à l'article 85(4) du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit:

Le nom de l'honorable sénateur Spivak substitué à celui de l'honorable sénateur Atkins (*Le 21 octobre 1997*).

ORDER OF REFERENCE:

Extract from the *Journals of the Senate*, Tuesday, October 21, 1997:

Resuming debate on the motion of the Honourable Senator Rompkey, P.C., seconded by the Honourable Senator Haidasz, P.C., for the second reading of Bill S-2, An Act to amend the Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act and to make a consequential amendment to another Act.

After debate, the question being put on the motion, it was adopted.

The Bill was then read the second time.

The Honourable Senator Carstairs moved, seconded by the Honourable Senator Fairbairn, P.C., that the Bill be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

The question being put on the motion, it was adopted.

ORDRE DE RENVOI

Extrait des *Journaux du Sénat* du mardi 21 octobre 1997:

Reprise du débat sur la motion de l'honorable sénateur Rompkey, c.p., appuyée par l'honorable sénateur Haidasz, c.p., tendant à la deuxième lecture du projet de loi S-2, Loi modifiant la Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports et une autre loi en conséquence.

Après débat, la motion, mise aux voix, est adoptée.

Le projet de loi est alors lu la deuxième fois.

L'honorable sénateur Carstairs propose, appuyé par l'honorable sénateur Fairbairn, c.p., que le projet de loi soit déféré au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le greffier du Sénat,

Paul C. Bélisle

Clerk of the Senate

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Thursday, October 23, 1997

(1)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met at 11:00 a.m. this day, for the purpose of organization.

Members of the committee present: The Honourable Senators Adams, Bacon, Buchanan, De Bané, Forrestall, Johnson, Mercier, Perrault, Poulin, Roberge, Rompkey and Spivak. (12)

Other senators present: The Honourable Senator Corbin.

In attendance: Terrence J. Thomas, Research Officer, Economics Division, Research Branch, Library of Parliament.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

The Clerk of the committee presided over the election of the Chairman pursuant to rule 88.

The Honourable Senator Forrestall moved, — That the Honourable Senator Bacon be Chairman of the committee.

The question being put on the motion, it was adopted.

The Honourable Senator Poulin moved, — That the Honourable Senator Forrestall be Deputy Chairman of the committee.

The question being put on the motion, it was adopted.

It was agreed, — That the subcommittee on Agenda and Procedure be composed of the Chairman, the Deputy Chairman and one other member of the committee to be designated after the usual consultations.

It was agreed, — That the subcommittee be empowered to make decisions on behalf of the committee with respect to its agenda, to invite witnesses and schedule hearings.

It was agreed, — That the committee print 400 copies of its Proceedings and — That the Chairman be authorized to adjust this number to meet demand.

It was agreed, — That pursuant to rule 89, the Chairman be authorized to hold meetings, to receive and authorize the printing of the evidence when a quorum is not present, provided that a representative of each party is present.

It was agreed, — That pursuant to rule 104, the Chairman be authorized to report expenses incurred by the committee during the last session.

It was agreed, — That the Chairman be authorized to seek authority from the Senate to engage the services of such counsel and technical, clerical and other personnel as may be necessary for the purpose of the committee's examination and consideration of such bills, subject-matters of bills and estimates as are referred to it.

It was agreed, — That the subcommittee on Agenda and Procedure be authorized to retain the services of such experts as may be required by the work of the committee.

PROCÈS-VERBAL

OTTAWA, le jeudi 23 octobre 1997

(1)

[Traduction]

Le comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 11 heures pour organiser ses travaux.

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Buchanan, De Bané, Forrestall, Johnson, Mercier, Perrault, Poulin, Roberge, Rompkey et Spivak. (12)

Autre sénateur présent: L'honorable Corbin.

Également présent: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement, Terrence J. Thomas, attaché de recherche, Division de l'économie.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Le greffier du comité préside à l'élection à la présidence, conformément à l'article 88 du Règlement.

L'honorable sénateur Forrestall propose — Que l'honorable sénateur Bacon soit présidente du comité.

La question, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Poulin propose — Que l'honorable sénateur Forrestall soit vice-président du comité.

La question, mise aux voix, est adoptée.

Il est convenu — Que le sous-comité du programme et de la procédure se compose de la présidence, de la vice-présidence et d'un autre membre du comité désigné après les consultations d'usage.

Il est convenu — Que le sous-comité soit autorisé à prendre des décisions au nom du comité relativement au programme, à inviter les témoins et à établir l'horaire des audiences.

Il est convenu — Que le comité fasse imprimer 400 exemplaires de ses délibérations et que la présidence soit autorisée à modifier cette quantité en fonction des besoins.

Il est convenu — Que, conformément à l'article 89 du Règlement, la présidence soit autorisée à tenir des réunions pour entendre des témoignages et à en permettre la publication en l'absence de quorum, pourvu qu'un représentant de chaque parti soit présent.

Il est convenu — Que, conformément à l'article 104 du Règlement, la présidence soit autorisée à faire rapport des dépenses engagées par le comité au cours de la dernière session.

Il est convenu — Que la présidence soit autorisée à demander au Sénat la permission de retenir les services de conseillers juridiques, de personnel technique, d'employés de bureau et d'autres personnes, au besoin, pour aider le comité à examiner les projets de loi, la teneur de ces derniers et les prévisions budgétaires qui lui sont renvoyés.

Il est convenu — Que le sous-comité du programme et de la procédure soit autorisé à retenir les services d'experts-conseils dont le comité peut avoir besoin dans le cadre de ses travaux.

It was agreed, — That the Chairman, on behalf of the committee, direct the research staff in the preparation of studies, analyses, summaries and draft reports.

It was agreed, — That pursuant to section 32 of the Financial Administration Act, authority to commit funds be conferred on the Chairman or in the Chairman's absence, the Deputy Chairman.

It was agreed, — That, pursuant to section 34 of the Financial Administration Act, and Guideline 3:05 of Appendix II of the *Rules of the Senate*, authority for certifying accounts payable by the committee be conferred on the Chairman, the Deputy Chairman, and the Clerk of the committee.

It was agreed, — That the committee empower the Chairman to designate, as required, one or more members of the committee and/or such staff as may be necessary to travel on assignment on behalf of the committee.

It was agreed, — That pursuant to the Senate guidelines for witnesses expenses, the committee may reimburse reasonable travelling and living expenses for no more than two witnesses from any one organization and payment will take place upon application.

It was agreed, — That the following budget application be approved for submission to the Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration subject to the granting by the Senate of authority to engage the services of personnel:

SUMMARY OF EXPENDITURES

Professional and Special Services	\$ 46,250
Transportation and Communications	6,700
Other Expenditures	<u>700</u>
Total	\$ 53,650

It was agreed, — That the Chairman be authorized to seek permission from the Senate to pursue its special study on transportation safety and also on Canada's international competitive position on communications.

It was agreed, — That a subcommittee on communications be established to study matters relating to communications which may be referred to it from time to time by the committee.

It was agreed, — That the subcommittee consist of five (5) members, three (3) of whom shall constitute a quorum.

It was agreed, — That the initial membership of the subcommittee on Communications be as follows: the Honourable Senators Johnson, Perrault, Poulin, Rompkey, and Spivak.

It was agreed, — That substitutions in membership be communicated to the Clerk of the subcommittee.

It was agreed, — That a subcommittee on transportation safety be established to study matters relating to transport safety which may be referred to it from time to time by the committee.

It was agreed, — That the subcommittee consist of five (5) members, three (3) of whom shall constitute a quorum.

Il est convenu — Que la présidence, au nom du comité, dirige le personnel de recherche dans la préparation d'études, d'analyses, de résumés et de projets de rapport.

Il est convenu — Que, conformément à l'article 32 de la Loi sur la gestion des finances publiques, l'autorisation d'engager les fonds du comité soit conférée à la présidence ou, en son absence, à la vice-présidence.

Il est convenu — Que, conformément à l'article 33 de la Loi sur la gestion des finances publiques, et la directive 3:05 de l'annexe II du *Règlement du Sénat*, l'autorisation d'approuver les comptes à payer au nom du comité soit conférée à la présidence, à la vice-présidence et au greffier du comité.

Il est convenu — Que le comité autorise la présidence à désigner, au besoin, un ou plusieurs membres du comité, de même que le personnel requis, qui se déplaceront au nom du comité.

Il est convenu — Que, conformément aux lignes directrices du Sénat régissant les frais de déplacement des témoins, le comité puisse rembourser les dépenses raisonnables de voyage et d'hébergement à un maximum de deux témoins d'un même organisme, après qu'une demande de remboursement a été présentée.

Il est convenu — Que le budget suivant soit approuvé et présenté au comité permanent de la régie interne, de budgets et de l'administration, à la condition que le Sénat autorise le comité à retenir les services d'employés:

RÉSUMÉ DES DÉPENSES

Services professionnels et autres	46 250 \$
Transports et communications	6 700 \$
Autres dépenses	<u>700 \$</u>
Total	53 650 \$

Il est convenu — Que la présidence soit autorisée à demander au Sénat la permission de poursuivre ses études spéciales sur la sécurité des transports et sur la position internationale concurrentielle du Canada dans le domaine des communications.

Il est convenu — Qu'un sous-comité des communications soit formé afin d'examiner les questions liées aux communications qui pourraient lui être renvoyées de temps à autre par le comité.

Il est convenu — Que le sous-comité soit composé de cinq (5) membres, dont trois (3) constitueront le quorum.

Il est convenu — Que le sous-comité des communications soit composé dans un premier temps des membres suivants: les honorables sénateurs Johnson, Perrault, Poulin, Rompkey et Spivak; et

Que les noms des remplaçants soient communiqués au greffier du sous-comité.

Il est convenu — Qu'un sous-comité de la sécurité des transports soit formé afin d'examiner les questions liées à la sécurité des transports qui pourraient lui être renvoyées de temps à autre par le comité.

Il est convenu — Que le sous-comité soit composé de cinq (5) membres, dont trois (3) constitueront le quorum.

It was agreed, — That the initial membership of the subcommittee on Transport Safety be as follows: the Honourable Senators Adams, Bacon, Forrestall, Mercier, and Roberge.

It was agreed, — That substitutions in the membership be communicated to the Clerk of the subcommittee.

It was agreed, — That the committee hold its regular meetings Tuesdays when the Senate rises in Room 256-S.

At 11:50 a.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

OTTAWA, Thursday, October 30, 1997

(2)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met *in camera* this day at 11:07 a.m., the Chairman, the Honourable Senator Lise Bacon, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Adams, Bacon, Buchanan, Forrestall, Mercier, Perrault, Poulin, Rompkey, Roberge and Spivak. (10)

Other senators present: The Honourable Senator Eymard Corbin

In attendance: Martin Brennan, Special Advisor to the committee.

Pursuant to the Orders of Reference adopted by the Senate on October 29, 1997, the committee proceeded to consider future business of the committee.

The Honourable Senator Forrestall moved, — That the study of transportation safety and security referred to the committee by the Senate on October 29, 1997 be referred for consideration and report pursuant to the Rules of the Senate to the Subcommittee on Transportation Safety.

The question being put on the motion, it was adopted.

The Honourable Senator Poulin moved, — That the study on Canada's International Competitive Position in Communications, referred to the committee by the Senate on October 29, 1997, be referred to the Senate Subcommittee on Communications for consideration and report pursuant to the Rules of the Senate.

The question being put on the motion, it was adopted.

At 11:40 a.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

Il est convenu — Que le sous-comité de la sécurité des transports soit composé dans un premier temps des membres suivants: les honorables sénateurs Adams, Bacon, Forrestall, Mercier et Roberge; et

Il est convenu — Que les noms des remplaçants soient communiqués au greffier du sous-comité.

Il est convenu — Que le comité tienne ses réunions régulières les mardis à l'ajournement du Sénat dans la pièce 256-S.

À 11 h 52, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

OTTAWA, le jeudi 30 octobre 1997

(2)

[Traduction]

Le comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit à huis clos aujourd'hui, à 11 h 07, sous la présidence de l'honorable sénateur Lise Bacon (*présidente*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Buchanan, Forrestall, Mercier, Perrault, Poulin, Rompkey, Roberge et Spivak. (10)

Autre sénateur présent: L'honorable sénateur Eymard Corbin.

Aussi présent: Martin Brennan, conseiller spécial auprès du comité.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le 29 octobre 1997, le comité procède à l'examen de ses travaux futurs.

L'honorable sénateur Forrestall propose — Que l'étude sur l'état de la sécurité des transports renvoyée au comité par le Sénat le 29 octobre 1997 soit confiée au sous-comité de la sécurité des transports pour qu'il y procède et en fasse rapport conformément au Règlement du Sénat.

La question, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Poulin — Que l'étude sur la position internationale concurrentielle du Canada en matière de communications, renvoyée au comité par le Sénat le 29 octobre 1997, soit confiée au sous-comité des communications pour qu'il y procède et en fasse rapport conformément au Règlement du Sénat.

La question, mise aux voix, est adoptée.

À 11 h 40, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

OTTAWA, Tuesday, November 4, 1997

(3)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 4:30 p.m., the Deputy Chairman, the Honourable Senator J. Michael Forrestall, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Forrestall, Johnson, Mercier, Poulin and Spivak. (5)

In attendance: Martin Brennan, Special Advisor to the committee

Also in attendance: The official reporters of the Senate

WITNESSES:

Mr. Paul DeVillers, M.P., Parliamentary Secretary to the President of the Queen's Privy Council for Canada and Minister of Intergovernmental Affairs;

Mr. Ken A. Johnson, Executive Director, Transportation Safety Board of Canada.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on October 21, 1997, the committee proceeded to consider Bill S-2, an Act to amend the Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act and to make a consequential amendment to another Act.

The Honourable Senator Poulin moved, — That the following budget application for the study on Transportation Safety be approved for submission to the Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration:

SUMMARY OF EXPENDITURES

Professional and Special Services	\$ 68,500
Transportation and Communications	95,500
Other Expenditures	<u>5,000</u>
Total	\$ 169,000

The Honourable Senator Spivak moved, — That the following budget application for the study on Canada's international competitive position in communications be approved for submission to the Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration:

SUMMARY OF EXPENDITURES

Professional and Special Services	\$ 76,000
Transportation and Communications	75,350
Other Expenditures	<u>1,000</u>
Total	\$ 152,350

At 5:30 p.m., the committee adjourned to the call of the Deputy Chair.

ATTEST:

OTTAWA, le mardi 4 novembre 1997

(3)

[Traduction]

Le comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 16 h 30, sous la présidence de l'honorable sénateur J. Michael Forrestall (*vice-président*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Forrestall, Johnson, Mercier, Poulin et Spivak. (5)

Également présent: Martin Brennan, conseiller spécial auprès du comité.

Aussi présents: Les sténographes officiels du comité.

TÉMOINS:

M. Paul DeVillers, député, secrétaire parlementaire du président du Conseil privé de la Reine pour le Canada et ministre des Affaires intergouvernementales;

M. Ken A. Johnson, directeur exécutif, Bureau de la sécurité des transports du Canada.

En conformité avec l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le 21 octobre 1997, le comité procède à l'étude du projet de loi S-2, Loi modifiant la Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports et une autre loi en conséquence.

L'honorable sénateur Poulin propose — Que le budget suivant pour l'étude sur la sécurité des transports soit approuvé et présenté au comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration:

RÉSUMÉ DES DÉPENSES

Services professionnels et spéciaux	68 500 \$
Transports et communications	95 000 \$
Autres dépenses	<u>5 000 \$</u>
Total	169 000 \$

L'honorable sénateur Spivak propose — Que le budget suivant pour l'étude sur la position concurrentielle internationale du Canada dans le domaine des communications soit approuvé et présenté au comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration:

RÉSUMÉ DES DÉPENSES

Services professionnels et spéciaux	76 000 \$
Transports et communications	75 350 \$
Autres dépenses	<u>1 000 \$</u>
Total	152 350 \$

À 17 h 30, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la vice-présidence.

ATTESTÉ:

Le greffier du comité,

Michel Patrice

Clerk of the Committee

EVIDENCE

OTTAWA, Thursday, October 23, 1997

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 11:07 a.m. to organize the activities of the committee.

[English]

Mr. Michel Patrice, Clerk of the committee: Honourable senators, as clerk of the committee, it is my duty to preside over the election of the Chairman. Do I have any nominations to that effect?

Senator Roberge: I move that Senator Bacon be elected Chairman of the committee.

The Clerk: Are there any other nominations? Is it agreed, honourable senators, that Senator Bacon be the Chairman of your committee?

Hon. Senators: Agreed.

The Clerk: I would ask that Senator Bacon take the Chair.

Hon. Lise Bacon (Chairman) in the Chair.

The Chairman: Thank you very much. Your committee did a great job last year, and I hope we can do the same. I count on each and every one of you to help.

[Translation]

Thank you. I know that I can count on each and everyone of you to ensure that this committee is very active and accomplishes great things.

[English]

We must now elect a Deputy Chairman. Do I have any nominations?

Senator Poulin: I move that Senator Forrestall be elected Deputy Chairman.

The Chairman: Senator Forrestall, do you accept the nomination as Deputy Chairman?

Senator Forrestall: Yes, I would be honoured.

The Chairman: The third item on the agenda is the Subcommittee on Agenda and Procedure. You all have a copy of the agenda. May I please have a motion to the effect:

That the Subcommittee on Agenda and Procedure be composed of the Chairman, the Deputy Chairman and one other member of the committee to be designated after the usual consultations; and

That the subcommittee be empowered to make decisions on behalf of the committee with respect to its agenda, to invite witnesses and schedule hearings.

Senator Adams: Is that decision left to the Deputy Chairman and the Chairman?

The Chairman: No. We need a third member. That is for what we call the steering committee.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le jeudi 23 octobre 1997

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications tient aujourd'hui, à 11 h 07, sa séance d'organisation.

[Traduction]

M. Michel Patrice, greffier du comité: Honorables sénateurs, il est de mon devoir, en tant que greffier du comité, de présider à l'élection d'un président ou d'une présidente. Avez-vous des noms à proposer?

Le sénateur Roberge: Je propose que le sénateur Bacon soit élue présidente du comité.

Le greffier: Y a-t-il d'autres candidatures? Plaît-il aux honorables sénateurs d'élire le sénateur Bacon à la présidence du comité?

Des voix: D'accord!

Le greffier: Je demanderais à le sénateur Bacon de bien vouloir prendre le fauteuil.

L'honorable Lise Bacon (présidente) occupe le fauteuil.

La présidente: Je vous remercie beaucoup. Le comité a fait de l'excellent travail, l'an dernier, et j'espère que nous pourrions l'imiter. Je compte sur chacun d'entre vous pour y arriver.

[Français]

Je voudrais vous remercier et je sais qu'on peut compter sur chacun d'entre vous pour que ce comité soit très actif et accomplisse aussi de grandes choses.

[Traduction]

Il faut maintenant élire un vice-président. Des noms sont-ils proposés?

Le sénateur Poulin: Je propose que le sénateur Forrestall soit élu vice-président.

La présidente: Sénateur Forrestall, acceptez-vous d'être nommé à la vice-présidence?

Le sénateur Forrestall: Oui. Ce serait pour moi un honneur.

La présidente: Le troisième point à l'ordre du jour est le sous-comité du programme et de la procédure. Vous avez tous reçu copie de l'ordre du jour. Quelqu'un peut-il présenter la motion suivante:

Que le sous-comité du programme et de la procédure se compose de la présidence, de la vice-présidence et d'un autre membre du comité désigné après les consultations d'usage; et

Que le sous-comité soit autorisé à prendre des décisions au nom du comité relativement au programme, à inviter les témoins et à établir l'horaire des audiences.

Le sénateur Adams: Ces décisions sont-elles laissées au vice-président et à la présidente?

La présidente: Non. Il faut choisir le troisième membre de ce que l'on appelle habituellement le comité directeur.

Senator Forrestall: That would usually be someone from the government side. You would have your consultations. That is acceptable to us.

I only have one reservation about substitution. We managed to do that by agreement from time to time in the past, and I believe that is preferable to having it formally incorporated into the motion. That is to say, if you are not present and it becomes necessary, someone else can be substituted.

The Chairman: We need a motion to that effect.

Senator Forrestall: I so move.

The Chairman: Is it agreed?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: The motion is carried. We do not need to appoint the third person today. We will appoint that person after consultation.

Honourable senators, I need a motion to print the committee's proceedings and that the Chairman be authorized to adjust this number to meet demand. Usually we print 400 copies.

Senator Forrestall: Is that an adequate number?

The Chairman: According to the figures last year, that is the number we need.

Senator Perrault: I move:

That the committee print 400 copies of its proceedings and
That the Chairman be authorized to adjust this number to meet demand.

The Chairman: Is it agreed, honourable senators?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: The motion is carried.

The next item on the agenda deals with the authorization to hold meetings and to print evidence when a quorum is not present.

Senator Forrestall: Madam Chairman, I move:

That, pursuant to rule 89, the Chairman be authorized to hold meetings, to receive and authorize the printing of the evidence when a quorum is not present, provided that a representative of each party is present.

The Chairman: Is it agreed, honourable senators?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: The motion is carried.

Item No. 6 on the agenda relates to rule 104 of the *Rules of the Senate* and the reporting of expenses.

Senator Roberge: Madam Chairman, I move:

That, pursuant to rule 104, the Chairman be authorized to report expenses incurred by the committee during the last session.

Le sénateur Forrestall: Il s'agit habituellement d'un membre du parti ministériel, choisi après des consultations. Cela nous est acceptable.

Je n'ai qu'une réserve à exprimer au sujet des substitutions. Jusqu'ici, nous nous entendions pour pouvoir le faire à l'occasion. Je préfère cette formule au fait d'en prévoir la possibilité officiellement dans une motion, c'est-à-dire qu'au besoin, en votre absence, une autre personne peut prendre la décision.

La présidente: Il faut une motion à cet effet.

Le sénateur Forrestall: Je le propose.

La présidente: Sommes-nous d'accord?

Des voix: D'accord!

La présidente: La motion est adoptée. Il n'est pas nécessaire de nommer la troisième personne aujourd'hui. Nous le ferons après les consultations d'usage.

Honorables sénateurs, j'ai besoin d'une motion qui autorise l'impression des délibérations du comité et le rajustement du tirage en fonction des besoins. Habituellement, nous en faisons imprimer 400 exemplaires.

Le sénateur Forrestall: Est-ce suffisant?

La présidente: D'après les données de l'an dernier, c'est assez.

Le sénateur Perrault: Je propose:

Que le comité fasse imprimer 400 exemplaires de ses délibérations et que la présidence soit autorisée à modifier cette quantité en fonction des besoins.

La présidente: Plaît-il aux honorables sénateurs d'adopter la motion?

Des voix: D'accord!

La présidente: La motion est adoptée.

Le point suivant à l'ordre du jour concerne l'autorisation de tenir des réunions et de faire imprimer des témoignages en l'absence de quorum.

Le sénateur Forrestall: Madame la présidente, je propose:

Que, conformément à l'article 89 du Règlement, la présidence soit autorisée à tenir des réunions pour entendre des témoignages et à en permettre la publication en l'absence de quorum, pourvu qu'un représentant de chaque parti soit présent.

La présidente: Plaît-il aux honorables sénateurs d'adopter la motion?

Des voix: D'accord.

La présidente: La motion est adoptée.

Au point 6 de l'ordre du jour figurent l'article 104 du *Règlement du Sénat* et la présentation d'un rapport sur les dépenses.

Le sénateur Roberge: Madame la présidente, je propose:

Que, conformément à l'article 104 du Règlement, la présidence soit autorisée à faire rapport des dépenses engagées par le comité au cours de la dernière session.

The Chairman: Is it agreed, honourable senators?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: The motion is carried.

Item No. 7 relates to research staff.

Senator Mercier: Madam Chairman, I move:

That the Chairman be authorized to seek authority from the Senate to engage the services of such counsel and technical, clerical and other personnel as may be necessary for the purpose of the committee's examination and consideration of such bill, subject-matter of bills and estimates as are referred to it.

The Chairman: Is it agreed, honourable senators?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: The motion is carried.

Would someone care to move the other portion of the motion?

Senator Spivak: Madam Chairman, I move:

That the Subcommittee on Agenda and Procedure be authorized to retain the services of such experts as may be required by the work of the committee; and

That the Chairman, on behalf of the committee, direct the research staff in the preparation of studies, analyses, summaries and draft reports.

The Chairman: Is it agreed, honourable senators?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: The motion is carried.

Item No. 8 on the agenda deals with the authority to commit funds and certify accounts.

Senator Poulin: For the record, there is a difference between sections 32 and 34. Are they included in this motion?

The Chairman: Section 32 is to commit; section 34 is to certify.

Senator Poulin: Madam Chairman, I move:

That, pursuant to section 32 of the Financial Administration Act, authority to commit funds be conferred on the Chairman or, in the Chairman's absence, the Deputy Chairman; and

That, pursuant to section 34 of the Financial Administration Act and Guideline 3:05 of Appendix II of the *Rules of the Senate*, authority for certifying accounts payable by the committee be conferred on the Chairman, the Deputy Chairman and the Clerk of the committee.

The Chairman: Is it agreed, honourable senators?

Hon. Senators: Agreed.

La présidente: Plaît-il aux honorables sénateurs d'adopter la motion?

Des voix: D'accord!

La présidente: La motion est adoptée.

Nous passons maintenant au point 7, c'est-à-dire au personnel de recherche.

Le sénateur Mercier: Madame la présidente, je propose:

Que la présidence soit autorisée à demander au Sénat la permission de retenir les services de conseillers juridiques, de personnel technique, d'employés de bureau et d'autres personnes, au besoin, pour aider le comité à examiner les projets de loi, la teneur de ces derniers et les prévisions budgétaires qui lui sont renvoyés.

La présidente: Plaît-il aux honorables sénateurs d'adopter la motion?

Des voix: D'accord!

La présidente: La motion est adoptée.

Quelqu'un peut-il se donner la peine de proposer l'autre partie de la motion?

Le sénateur Spivak: Madame la présidente, je propose:

Que le sous-comité du programme et de la procédure soit autorisé à retenir les services d'experts-conseils dont le comité peut avoir besoin dans le cadre de ses travaux; et

Que la présidence, au nom du comité, dirige le personnel de recherche dans la préparation d'études, d'analyses, de résumés et de projets de rapport.

La présidente: Plaît-il aux honorables sénateurs d'adopter la motion?

Des voix: D'accord!

La présidente: La motion est adoptée.

Le point 8 concerne l'autorisation d'engager des fonds et d'approuver les comptes à payer.

Le sénateur Poulin: Je tiens à préciser officiellement qu'il y a une différence entre l'article 32 et l'article 34. Les deux sont-ils inclus dans la motion?

La présidente: L'article 32 autorise l'engagement des fonds, alors que l'article 34 permet d'approuver les comptes.

Le sénateur Poulin: Madame la présidente, je propose:

Que, conformément à l'article 32 de la Loi sur la gestion des finances publiques, l'autorisation d'engager les fonds du comité soit conférée à la présidence ou, en son absence, à la vice-présidence; et

Que, conformément à l'article 34 de la Loi sur la gestion des finances publiques, et à la directive 3:05 de l'annexe II du *Règlement du Sénat*, l'autorisation d'approuver les comptes à payer au nom du comité soit conférée à la présidence, à la vice-présidence et au greffier du comité.

La présidente: Plaît-il aux honorables sénateurs d'adopter la motion?

Des voix: D'accord!

The Chairman: The motion is carried.

Honourable senators, Item No. 9 on the agenda deals with travel.

Senator Forrestall: Madam Chairman, I move:

That the committee empower the Chairman to designate, as required, one or more members of the committee and/or such staff as may be necessary to travel on assignment on behalf of the committee.

The Chairman: Is it agreed, honourable senators?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: The motion is carried.

Item No. 10 on the agenda deals with the travelling and living expenses of witnesses.

Senator Spivak: Madam Chairman, I move:

That, pursuant to the Senate guidelines for witnesses expenses, the committee may reimburse reasonable travelling and living expenses for no more than two witnesses from any one organization, and payment will take place upon application.

The Chairman: Is it agreed, honourable senators?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: The motion is carried.

Item No. 11 on the agenda deals with the budget. You have the summary of expenditures in front of you. Would someone care to move this motion?

Senator Forrestall: Madam Chairman, I move:

That the following budget application be approved for submission to the Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration subject to the granting by the Senate of authority to engage the services of personnel.

The Chairman: Is it agreed, honourable senators?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: The motion is carried.

Item No. 12 on the agenda relates to special studies and subcommittees.

Senator Roberge: Madam Chairman, I move:

That the Chairman be authorized to seek permission from the Senate to pursue its special study on transportation safety and also on Canada's international competitive position on communications.

The Chairman: Is it agreed, honourable senators?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: The motion is carried.

La présidente: La motion est adoptée.

Au point 9 de l'ordre du jour, il est question des voyages.

Le sénateur Forrestall: Madame la présidente, je propose:

Que le comité autorise la présidence à désigner, au besoin, un ou plusieurs membres du comité, de même que le personnel requis, qui se déplaceront au nom du comité.

La présidente: Plaît-il aux honorables sénateurs d'adopter la motion?

Des voix: D'accord!

La présidente: La motion est adoptée.

Le point 10 de l'ordre du jour traite des frais de déplacement des témoins.

Le sénateur Spivak: Madame la présidente, je propose:

Que, conformément aux lignes directrices du Sénat régissant les frais de déplacement des témoins, le comité puisse rembourser les dépenses raisonnables de voyage et d'hébergement à un maximum de deux témoins d'un même organisme, après qu'une demande de remboursement a été présentée.

La présidente: Plaît-il aux honorables sénateurs d'adopter la motion?

Des voix: D'accord!

La présidente: La motion est adoptée.

Le point 11 de l'ordre du jour vise le budget. Vous avez devant vous le résumé des dépenses. Quelqu'un veut-il se donner la peine de faire une proposition visant son adoption?

Le sénateur Forrestall: Madame la présidente, je propose:

Que le budget suivant soit approuvé et présenté au comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration, à la condition que le Sénat autorise le comité à retenir les services d'employés.

La présidente: Plaît-il aux honorables sénateurs d'adopter la motion?

Des voix: D'accord!

La présidente: La motion est adoptée.

Nous arrivons au point 12 de l'ordre du jour, soit aux études spéciales et aux sous-comités.

Le sénateur Roberge: Madame la présidente, je propose:

Que la présidence soit autorisée à demander au Sénat la permission de poursuivre ses études spéciales portant sur la sécurité des transports et sur la position internationale concurrentielle du Canada dans le domaine des communications.

La présidente: Plaît-il aux honorables sénateurs d'adopter la motion?

Des voix: D'accord!

La présidente: La motion est adoptée.

Senator Mercier: Madam Chairman, I move:

That a Subcommittee on communications be established to study matters relating to communications which may be referred to it from time to time by the committee; and

That the subcommittee consist of five members, three of whom shall constitute a quorum; and

That the initial membership of the Subcommittee on Communications be as follows: Honourable Senators Johnson, Perrault, Poulin, Rompkey and Spivak; and

That substitutions in the membership be communicated to the Clerk of the Subcommittee.

The Chairman: Is it agreed, honourable senators?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: The motion is carried.

Senator Poulin: Madam Chairman, I move:

That a Subcommittee on transportation safety be established to study matters relating to transport safety which may be referred to it from time to time by the committee; and

That the subcommittee consist of five members, three of whom shall constitute a quorum; and

That the initial membership of the Subcommittee on Communications be as follows: the Honourable Senators Adams, Bacon, Forrestall, Johnson, Mercier and Roberge; and

That substitutions to the membership be communicated to the Clerk of the Subcommittee.

The Chairman: Is it agreed, honourable senators?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: The motion is carried. Do you all agree to be members of the subcommittees just mentioned? We are merely continuing the work we did in the previous session.

Senator Adams: Has Senator Johnson declined?

The Chairman: No, she is with the Subcommittee on Communications.

Senator Adams: Is someone replacing her?

The Chairman: I do not know why her name was placed there. There are five senators on each subcommittee.

Item No. 13 on the agenda deals with time slots for regular meetings. They will be Tuesdays in Room 256-S when the Senate rises and Thursdays at 11 a.m. in Room 256-S.

Two bills will be deferred to us. One is Bill S-2, to amend the Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act. Senator Rompkey was the sponsor of that bill in the chamber.

Le sénateur Mercier: Madame la présidente, je propose:

QU'un sous-comité des communications soit formé afin d'examiner les questions liées aux communications qui pourraient lui être renvoyées de temps à autre par le comité;

Que le sous-comité soit composé de cinq membres, dont trois constitueront le quorum;

Que le sous-comité des communications soit composé dans un premier temps des membres suivants: les honorables sénateurs Johnson, Perrault, Poulin, Rompkey et Spivak; et

Que les noms des remplaçants soient communiqués au greffier du sous-comité.

La présidente: Plaît-il aux honorables sénateurs d'adopter la motion?

Des voix: D'accord!

La présidente: La motion est adoptée.

Le sénateur Poulin: Madame la présidente, je propose:

QU'un sous-comité de la sécurité des transports soit formé afin d'examiner les questions liées à la sécurité des transports qui pourraient lui être renvoyées de temps à autre par le comité;

Que le sous-comité soit composé de cinq membres, dont trois constitueront le quorum;

Que le sous-comité de la sécurité des transports soit composé dans un premier temps des honorables sénateurs Adams, Bacon, Forrestall, Johnson, Mercier et Roberge; et

Que les noms des remplaçants soient communiqués au greffier du sous-comité.

La présidente: Plaît-il aux honorables sénateurs d'adopter la motion?

Des voix: D'accord!

La présidente: La motion est adoptée. Les personnes nommées consentent-elles à faire partie des sous-comités que l'on vient de mentionner? Il s'agira simplement de poursuivre les travaux entamés durant la session précédente.

Le sénateur Adams: Le sénateur Johnson a-t-elle décliné?

La présidente: Non. Elle fait partie du sous-comité des communications.

Le sénateur Adams: Quelqu'un la remplace-t-il?

La présidente: J'ignore pourquoi on a inscrit son nom là. Chaque sous-comité est composé de cinq sénateurs.

Au point 13 de l'ordre du jour, il est question de l'horaire des séances régulières. Elles auront lieu le mardi, dès que le Sénat s'ajourne, dans la salle 250-S, et le jeudi, à 11 heures, dans la même pièce.

Deux projets de loi vont nous être renvoyés. Le projet de loi S-2, Loi modifiant la Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et la sécurité des transports, est parrainé par le sénateur Rompkey.

We also have Bill S-4, which will come to the committee later. The information on Bill S-4 will be sent to your office. Bill S-4 is the Maritime Liability Act. You will have all the information on Bill S-4. Unfortunately, I do not have all the information on Bill S-2, but it will be sent to you before we have the next meeting.

We could present our work plan on October 30 at 11 o'clock.

On November 4, we could begin with Bill S-2, and you will have all the information prior to that date. If that is agreeable to you, that is my suggestion today.

Senator Poulin: Madam Chairman, I notice that we have scheduled two meetings per week.

The Chairman: If need be.

Senator Poulin: We are all aware that both subcommittees were extremely active during the last session. Which of the two meetings will be cancelled if there is need for only one per week? Will it be the Thursday meeting?

The Chairman: It would be the Thursday at 11 o'clock, yes.

Senator Poulin: Thank you.

The Chairman: We will meet regularly on the Tuesdays when the Senate rises.

Senator Forrestall: We can take care of our own agendas.

The Chairman: We can work on that in the meantime, but on October 30 we will present you with an agenda for the committee as a whole. Perhaps the two subcommittee Chairmen could work on their agendas in the meantime, and then we could discuss that as a whole.

Senator Poulin: That is a good idea.

[Translation]

To have an agenda or schedule of activities for the three groups.

The Chairman: Yes, we could discuss that at 11 o'clock on October 30. We could begin with Bill S-2 on November 4. This would leave us enough time to call witnesses and to distribute the large binders that we have on Bill S-4. We still do not have binders for Bill S-2. These will be sent to your offices.

[English]

Michel Patrice will be the clerk of our committee. We are very pleased to have him with us. Cathy will be working with Senator Forrestall on the Subcommittee on Transportation Safety, and Michelle will be working with the Subcommittee on Communications. Terry Thomas will be the researcher for the subcommittee on communications, and Martin Brennan will do the transportation research. We have all the people we need. We can determine later on if we need more people, but we want to keep the same people we had. They did a tremendous job on the preliminary report, and we want them to keep working at it so that

L'autre est le projet de loi S-4, qui nous sera renvoyé plus tard. Il concerne la responsabilité en matière maritime. Vous recevrez toute la documentation voulue à son sujet. Malheureusement, je n'ai pas tous les renseignements concernant le projet de loi S-2, mais vous les recevrez avant la prochaine séance.

Nous pourrions présenter notre plan de travail à la réunion du 30 octobre, à 11 heures.

À celle du 4 novembre, nous pourrions entamer notre examen du projet de loi S-2. Vous auriez alors reçu toute l'information utile. C'est ce que je vous propose, si cela vous convient.

Le sénateur Poulin: Madame la présidente, je remarque que le comité siège deux fois par semaine.

La présidente: Au besoin, effectivement.

Le sénateur Poulin: Nous sommes tous conscients que les deux sous-comités ont été extrêmement occupés durant la dernière session. Quelle réunion serait annulée s'il n'était pas nécessaire de siéger deux fois par semaine? Serait-ce celle du jeudi?

La présidente: Ce serait celle du jeudi, à 11 heures, effectivement.

Le sénateur Poulin: Je vous remercie.

La présidente: Nous siégerons régulièrement le mardi, dès que le Sénat s'ajourne.

Le sénateur Forrestall: Nous pouvons voir à nos propres programmes de travaux.

La présidente: Nous pouvons y travailler, mais, le 30 octobre, nous vous présenterons le programme de tout le comité. Les présidents des deux sous-comités pourraient peut-être travailler à leur programme entre-temps, après quoi nous pourrions tous en discuter.

Le sénateur Poulin: Voilà une excellente idée!

[Français]

D'avoir un ordre du jour, un calendrier d'activités pour les trois groupes finalement.

La présidente: Oui, le 30 octobre, on pourrait discuter de cela à 11 heures. On pourrait commencer avec le projet de loi S-2 le 4 novembre. Cela nous donne le temps d'appeler les témoins et de vous remettre aussi des immenses cartables pour le projet de loi S-4 mais on ne les a pas encore pour S-2. Ils vous seront envoyés à vos bureaux.

[Traduction]

Michel Patrice sera le greffier de notre comité, ce dont nous nous réjouissons. Cathy travaillera de concert avec le sénateur Forrestall au sein du sous-comité de la sécurité des transports, et Michelle, elle, s'occupera du sous-comité des communications. Terry Thomas sera l'attaché de recherche du sous-comité des communications et Martin Brennan, celui du sous-comité des transports. Nous avons tout le personnel dont nous avons besoin. Nous pourrions plus tard décider si nous avons besoin de plus de personnel, mais nous tenons à conserver ceux que nous avons durant la session précédente. Ils ont fait un travail fantastique à

we are ready to table the reports when they are finalized and we have finished our work.

Are there any other matters you wish to discuss?

[Translation]

Senator Corbin: I have a technical question regarding item 13 on our agenda, namely the time slots for regular meetings. I see here that meetings can be scheduled either for Tuesday or Thursday. Do the subcommittees meet on the same day of the week in the same room or are they assigned to a different location?

The Chairman: No, not necessarily. That is why I would like the two subcommittee Chairmans to get together and try and work out a schedule that would be acceptable to all members and not impede the activities of the transportation and communications committee. Perhaps we could come up with a schedule that would be acceptable to all members for October 30.

Senator Corbin: I was wondering about this, although this may be of no interest to my colleagues. There has been a proliferation of subcommittees, which in itself is a good thing, but which puts considerable pressure on us, given the amount of available space.

The Chairman: I do not wish to interrupt you. I was saying that the committee would meet regularly on Tuesday for consideration of bills whereas if truly necessary, it could meet at 11 o'clock on Thursday as well.

Senator Corbin: Subcommittees could also meet at this time.

The Chairman: Yes.

[English]

Senator Forrestall: If I might be allowed to speak about Bill S-2, I briefly made two points in the chamber the other day.

This is the first time that a piece of government legislation has been initiated here. As a general rule — there have been exceptions, of course — it is the subject-matter that is referred to us, and we have called it “pre-study.” This is different, so I would signal that we would like to do a good job of this. It is incumbent upon us to demonstrate to our detractors that we can indeed do good work — initiative work as well as the second-sober-thought type of work.

The second point is that in order to do that good work — I have a feeling at this point in time, but I will not prejudge it — I may want to ask the committee or a subcommittee of the full committee to go down to Washington and spend a day with some of the members of the National Transportation Safety Board to examine more closely the question of full-time members versus part-time members, the role of the board, and the organizational structure of the investigation, inquiry and report. I mention that so that it does not come as a surprise if, in a few weeks, should I think that we are not getting the fullness of the response we need here, I put that on the table.

l'étape du rapport préliminaire, et nous tenons à ce qu'ils continuent d'y travailler de sorte que nous puissions déposer les rapports dès que la version finale sera prête et que nous aurons terminé nos travaux.

Y a-t-il d'autres points que vous désirez aborder?

[Français]

Le sénateur Corbin: J'ai une question technique. Si je peux vous ramener à l'article 13 de votre ordre du jour, l'horaire des séances régulières. Je constate évidemment comme tout le monde que les réunions peuvent avoir lieu le mardi ou le jeudi. Est-ce que les sous-comités se réunissent le même jour de la semaine dans la même pièce où s'ils ont des assignations différentes?

La présidente: Non, pas nécessairement, c'est pour cela que je veux que les deux présidents des sous-comités se rencontrent pour essayer de faire des horaires acceptables à tous les membres et qui ne nuisent pas aux activités du comité des transports et des communications. On pourrait arriver le 30 octobre à un calendrier d'activités acceptable à l'ensemble des membres.

Le sénateur Corbin: Je pose la question, cela peut ne pas être d'intérêt à mes collègues. Il y a une prolifération de sous-comités, ce qui est bien mais ce qui crée énormément de pression sur l'espace disponible.

La présidente: Je ne veux pas vous interrompre. Je disais que le mardi serait la journée de la réunion régulière quand on étudie les projets de loi alors que le jeudi, si on en a vraiment besoin, on a toujours la séance de 11 heures où le comité peut siéger.

Le sénateur Corbin: Que des sous-comités peuvent utiliser.

La présidente: Oui.

[Traduction]

Le sénateur Forrestall: En ce qui concerne le projet de loi S-2, j'ai brièvement fait valoir deux points au Sénat, l'autre jour.

C'est la première fois qu'une mesure législative émanant du gouvernement est déposée au Sénat. En règle générale — il y a eu des exceptions, bien sûr —, c'est la teneur du projet de loi qui nous est renvoyée, et nous qualifions alors nos travaux d'«étude préliminaire». La situation est différente, dans ce cas-ci. Nous aimerions faire du bon travail. Il nous incombe de prouver à nos détracteurs que nous en sommes capables, que nous sommes capables de prendre des initiatives plutôt que de simplement servir de chambre de seconde réflexion.

Mon deuxième point, c'est qu'en vue de faire du bon travail — j'ai déjà une petite idée, mais je ne me prononcerai pas trop vite —, il faudra peut-être que le comité ou un sous-comité se rende à Washington pour une journée de rencontres avec des membres du National Transportation Safety Board en vue d'examiner de plus près la question des membres à plein temps par opposition aux membres à temps partiel, le rôle du bureau et de la façon dont est structuré cet organisme pour mener des enquêtes, faire des études et présenter des rapports. Je le mentionne tout de suite afin que nul ne s'étonne si, dans quelques semaines, parce que j'estime que nous n'obtenons pas tous les renseignements dont nous avons besoin ici, je propose un pareil voyage.

Senator Spivak: Does the United States jurisdiction extend to traffic and trucking and roads?

Senator Forrestall: Yes, it does.

Senator Spivak: That is a good reason to go there.

Senator Forrestall: Senator Spivak, before this committee is dead, it will have a ban on Sea-doo's.

[Translation]

Senator Poulin: Further to Senator Forrestall's comment on the importance that the committee should assign to legislation originating in the Senate, I did not see any specific item in our budget earmarked for communications. This committee will nevertheless have some serious responsibilities toward all of our Senate colleagues. Should we not take steps to ensure from the outset that we have available to us a communications expert who can convey to the Canadian public how very seriously the Senate takes its work.

The Chairman: A total of \$10,000 out of our \$46,000 budget has been earmarked for communications.

[English]

Senator Adams: Madam Chairman, I know that Bill S-2 will be interesting. We have heard some witnesses regarding transportation safety. We heard from people who are concerned about rules in the government. Do we have a deadline on Bill S-2 within which to get it back to the house? I am concerned about that.

The Chairman: We have two bills with which we must deal, Bill S-2 and Bill S-4. We will start with Bill S-2. Bill S-4 has not yet been referred to us. However, I have not heard about any deadline.

Senator Forrestall: I am not suggesting we spend six months or a year looking at this bill, but it is that type of legislation that is living and must expand and change constantly to meet constant demands on it.

We all know that the number of airplanes that will be in our skies in ten years' time, relative to today, is so large as to defy imagination. We do not want to see the number of fatalities rise proportionately. We would like to see the number of people who are fatally injured in airplane accidents continue to come down in the sense of fatalities per million flying miles or seat miles.

We should move with care and with some degree of depth. For example, I would like very much for that committee to hear — as we did, Madam Chairman — from the NASA officials to whom President Clinton has given so many millions of dollars to determine whether there is an answer. He has promised the American people that it can be done and will be done.

Le sénateur Spivak: Cet organisme a-t-il compétence, aux États-Unis, en matière de trafic, de camionnage et de transport routier?

Le sénateur Forrestall: Oui.

Le sénateur Spivak: Voilà une bonne raison d'aller là-bas!

Le sénateur Forrestall: Sénateur Spivak, avant la fin de ses travaux, le comité aura recommandé l'interdiction des motos marines.

[Français]

Le sénateur Poulin: Suite à un commentaire de mon collègue le sénateur Forrestall sur l'importance que le comité doit donner à une législation qui prend naissance au Sénat, dans notre budget, je n'ai pas vu spécifiquement des argentés consacrés aux communications. C'est quand même une lourde responsabilité que ce comité va avoir pour tous nos collègues du Sénat. Est-ce que l'on ne devrait pas justement s'assurer que nous avons dès le début de notre travail, un ou une professionnelle en communication qui fera comprendre au grand public canadien le sérieux que le Sénat apporte à ses travaux.

La présidente: Dans le 46 000 \$, il y a un montant de 10 000 \$ pour les communications qui est déjà inclus.

[Traduction]

Le sénateur Adams: Madame la présidente, je sais que le projet de loi S-2 sera intéressant. Nous avons déjà entendu des témoins au sujet de la sécurité des transports. Nous avons entendu des témoins que les règles du gouvernement préoccupent. Nous a-t-on fixé une échéance pour renvoyer au Sénat le projet de loi S-2? Cela me préoccupe.

La présidente: Nous devons examiner deux projets de loi, soit le projet de loi S-2 et le projet de loi S-4. Nous commencerons par étudier le projet de loi S-2. Le projet de loi S-4 ne nous a pas encore été renvoyé. Toutefois, je n'ai pas entendu parler d'échéance.

Le sénateur Forrestall: Je ne propose pas que nous consacrons six mois ou un an à étudier le projet de loi, mais c'est le genre de texte législatif qui évolue constamment en vue de s'adapter aux nouvelles exigences.

Nous savons tous que le nombre d'aéronefs qui voleront au-dessus de nos têtes dans 10 ans explosera à un point qui défie l'imagination. Il ne faudrait pas que le nombre d'accidents mortels suive la même courbe. Nous aimerions que le nombre de personnes tuées dans des accidents d'avion continue de baisser, en termes d'accidents mortels par million de milles voyagés ou de sièges-milles.

Il faudrait procéder avec soin et faire davantage qu'un examen superficiel. Par exemple, j'aimerais beaucoup que le comité entende — comme nous l'avons fait, madame la présidente —, les représentants de la NASA à laquelle le président Clinton a donné tant de millions de dollars pour voir s'il existe une solution. Il a dit aux Américains qu'il y avait moyen de le faire et a promis de le faire.

We must now go offshore to protect our people. We must use our legitimate connections with countries all over the world to ensure that their standards in traffic control centres meet or are striving to meet our own standards. In that way, we can make major contributions to holding down the actual number of deaths.

This is an important piece of legislation. I have had a personal interest in this field for 25 or 30 years now, and I should like to see the Senate make some meaningful contributions to the bill. If they are not acceptable, that is fine, but at least we will have taken the step of alerting people and jogging their minds and forcing them to think ahead. Safety must be a developed culture. It will not happen unless everyone thinks about safety.

Senator De Bané: Madam Chairman, I suggest that the most urgent and pressing problem is the question of air traffic control. That responsibility of the Department of Transport has been privatized. It is now called NAVCAN.

The major malaise in NAVCAN at the moment is that the airline industry has such a dominant presence within that organization that the president and CEO has just resigned. The Chairman, who represents the airline industry, is now doing both the job of Chairman and of president. He is the representative of the airline industry.

In a nutshell, the malaise in NAVCAN is that the other stakeholders, particularly the air traffic controllers, find there is not enough breathing space for them. The airlines are so obsessed with bottom-line results that there is malaise within that organization. Traffic controllers are very patient but if, at some point, that malaise worsens, then we will have a large problem on our hands.

The resignation of the CEO is troublesome. I suggest respectfully that we give high priority to studying what is going on in NAVCAN, why so many VPs are resigning, and why it is not working as it should.

The Chairman: We can add this to the subcommittee on transportation safety, if you would agree, Senator De Bané.

[Translation]

I think the best way to do this is to ensure some continuity with the work of the Subcommittee on Transportation Safety. We could add that to our responsibilities.

[English]

Senator De Bané: It is quite urgent.

The Chairman: Would you agree to add that to your responsibilities, Senator Forrestall?

Il faut maintenant que nous allions à l'étranger pour protéger nos voyageurs. Il faut miser sur nos rapports légitimes avec des pays du monde entier pour faire en sorte que leurs normes, dans les centres de contrôle du trafic aérien, satisfont à nos propres normes ou cherchent à les atteindre. Ainsi, nous pourrions contribuer énormément à maintenir à un bas niveau le nombre réel de décès.

Ce texte législatif a beaucoup d'importance. Je m'intéresse à ce domaine depuis 25 ou 30 ans maintenant et j'aimerais voir le Sénat faire une contribution utile à cet égard. Si ce qu'il recommande n'est pas acceptable, il faudra s'y faire, mais il aura au moins eu le mérite d'avoir tiré la sonnette d'alarme et d'avoir lancé une réflexion. Penser en termes de sécurité est un réflexe qui s'acquiert. Il n'y aura pas de sécurité tant que tous n'en tiendront pas compte.

Le sénateur De Bané: Madame la présidente, je crois que le problème le plus urgent, c'est le contrôle de la circulation aérienne. Ce secteur, qui relevait auparavant du ministère des Transports, a été privatisé. Il relève maintenant d'une société appelée Nav Canada.

Le malaise qui règne actuellement au sein de cette société en raison de la présence prédominante de l'industrie du transport aérien est si important que le président-directeur général vient tout juste de démissionner. À l'heure actuelle, le président du conseil d'administration, qui représente l'industrie du transport aérien, assume également les fonctions de président. Il s'agit du représentant de l'industrie.

En bref, le malaise chez Nav Canada est attribuable au fait que les autres intervenants, surtout les contrôleurs aériens, considèrent qu'on ne leur accorde pas assez d'importance. Les compagnies aériennes se préoccupent tellement des résultats financiers que cela engendre un mauvais climat au sein de cette organisation. Les contrôleurs aériens sont très patients, mais si ce malaise s'accroît, nous nous retrouverons avec un grave problème sur les bras.

La démission du directeur général est inquiétante. Je suggère respectueusement que nous étudions prioritairement la situation qui prévaut à Nav Canada, les raisons pour lesquelles un si grand nombre de vice-présidents démissionnent et pourquoi les choses ne se déroulent pas comme elles le devraient.

La présidente: Si vous êtes d'accord, sénateur De Bané, nous pourrions renvoyer cette question au sous-comité de la sécurité des transports.

[Français]

Je pense que la meilleure façon de le faire, c'est d'assurer une continuité avec les travaux du sous-comité de la sécurité dans les transports. On peut ajouter cela aux travaux.

[Traduction]

Le sénateur De Bané: Cette question est passablement urgente.

La présidente: Sénateur Forrestall, seriez-vous d'accord pour assumer cette nouvelle responsabilité?

Senator Forrestall: Yes. I agree that the issue is analogous to safety, and it is a matter of concern. That concern was apparent to all of us when we visited that area last year. We certainly can make a start on that item. Senator De Bané is quite correct in bringing it forward. I have lately been preoccupied with catching up on defence issues, but I did want to ask whether the government had developed a position with respect to the apparent trouble there.

[Translation]

Senator Corbin: Madam Chairman, my question is along the same line as that of Senator De Bané. I was wondering if pursuant to your order of reference, you were at liberty to undertake any study, under the broad mantle of transportation and communications, deemed useful by the members of this committee without having to seek permission from the Senate to do so.

[English]

Senator Forrestall, among others, is probably aware of the great degree of concern existing in the Atlantic area — I do not know about the rest of Canada — with respect to the continued diminution of services to small localities, services which were perennially available. The railways are gone or going. Shipping is a problem. People feel left out of the mainstream of transport as it is now developing.

We should also not forget the present over-crowding on our highways. A four-lane highway is being built in New Brunswick, but it is already being crowded. Whether you travel at 2 a.m. on a Sunday morning or at 4 p.m. on a Monday afternoon, trucks literally crowd automobiles off the road. The security component aspects are literally frightening. People are afraid of getting on the roads these days.

There would be just cause for this committee to eventually broadly examine that whole question. We all appreciate that road transportation is a provincial responsibility, however, we dump a lot of money into it.

This question has a high priority in the minds of ordinary Canadians. As much as we do examine sophisticated and technical aspects in this committee, we must also get back to the basics and show some deep concern for the things that bother the run-of-the-mill Canadians.

[Translation]

The Chairman: I think that item 12 is broad enough to allow us to add these issues to the responsibilities of the Subcommittee on Transportation Safety. Yours and Senator De Bané's concerns are reflected in the orders of reference and this means that we can include this in the provision that we have just adopted.

[English]

Senator Forrestall: Many of you here will recall that, from the beginning, it was intended to carry out Senator Keith Davies' wishes that we look at truck safety on the highways. I adopted this idea from Senator Davey and picked it up and ran with it. This is

Le sénateur Forrestall: Oui. Je suis d'accord pour dire que cette question préoccupante concerne la sécurité. Nous avons tous pris connaissance de ce problème l'an dernier quand nous avons abordé la question. Nous pouvons certainement entreprendre une étude à cet égard. Le sénateur De Bané a tout à fait raison de porter cette question à notre attention. Je me suis surtout occupé dernièrement des problèmes liés à la défense, mais j'avais l'intention de demander si le gouvernement avait adopté une position en ce qui concerne ce problème apparent.

[Français]

Le sénateur Corbin: Madame la présidente, ma question est dans le même sens de portée générale que celle du sénateur De Bané. Je voulais savoir si vous avez l'initiative, en vertu de votre ordre de renvoi, d'entreprendre n'importe quelle étude, sous le grand parapluie des transports et communications, que les membres de ce comité jugent utiles, sans nécessairement retourner au Sénat pour demander la permission.

[Traduction]

Le sénateur Forrestall, entre autres, sait probablement à quel point la région de l'Atlantique — je ne sais pas pour le reste du Canada — s'inquiète devant la diminution constante des services offerts dans les petites localités, services qui étaient auparavant offerts en permanence. Les chemins de fer ont disparu ou sont sur le point de disparaître. Le transport maritime est un problème. Les personnes concernées se sentent exclues de la nouvelle orientation.

Nous ne devons pas non plus oublier la fréquentation excessive de nos autoroutes. Une autoroute à quatre voies est actuellement construite au Nouveau-Brunswick, mais elle est déjà trop fréquentée. Qu'il soit 2 h un dimanche matin ou 16 h un lundi après-midi, les camions forcent littéralement les automobiles à quitter la route. La situation est absolument terrifiante sur le plan de la sécurité. Les gens ont peur de prendre la route ces temps-ci.

Notre comité serait tout à fait justifié de se pencher sur l'ensemble de cette question. Nous comprenons tous que le transport routier est une responsabilité provinciale, mais nous y consacrons énormément d'argent.

Cette question est considérée comme très prioritaire par les Canadiens ordinaires. Même si nous abordons parfois des questions complexes et techniques, nous devons également nous occuper des problèmes fondamentaux qui préoccupent les Canadiens moyens.

[Français]

La présidente: Au numéro 12, je pense que c'est suffisamment généreux pour que nous puissions ajouter ces sujets au sous-comité de sécurité dans les transports. La préoccupation du sénateur De Bané et la vôtre, sénateur Corbin, est inscrite dans les ordres de renvoi, et cela nous permet de l'inclure à l'intérieur de ce que nous venons d'adopter.

[Traduction]

Le sénateur Forrestall: Un grand nombre des personnes ici présentes se souviendront que, dès le début, nous avions prévu de respecter le souhait du sénateur Keith Davey et d'examiner la question de la sécurité des camions qui empruntent nos autoroutes.

an urgent question. We ran across the difficulty of jurisdiction, so we expanded our terms of reference to include the general state of safety, to identify the issues, and, in the second phase of our work, to put forward possible solutions. The item is already very much on our agenda.

We ran out of time with respect to trucking because we held it to be so important that we wanted to ensure that we had an opportunity to take a full and serious look at it. We even considered and still have for consideration the engagement of some expert help that might get us through this. We have heard from a number of witnesses, and we have some useful information in our interim report, which is safety identification. However, you are correct. We would welcome your attending and participating in part of that work or all of it, as you will.

Senator Corbin: I will.

Senator Forrestall: It was Senator Davey's concern four or five years ago, and, at least in our own way, we are muddling through. I wish he was here to prod us a little more just as you are doing.

[Translation]

The Chairman: The preliminary report drawn up by Bruce Carson covers a wide range of topics but there is room for adding a few more without having to create another subcommittee.

Senator Corbin: Madam Chairman, are you aware of the work that the House of Commons transportation committee intends to undertake this year so that we can avoid a certain amount of duplication?

The Chairman: No, I have just been appointed Chairman. I intend to find out what the other side is doing so that we do not cover the same ground. However, legislation is, as far as I know, the primary responsibility of House of Commons committees. However, I will check first to see if other activities are planned. I was unable to do that before you actually appointed me to the Chair.

[English]

Senator Spivak: Honourable senators, with regard to Senator De Bané's concern with NAVCAN, it is my understanding that the safety regulations and the implementation and enforcement of them are the responsibility of the federal authority. Since we have a complete destruction of the Department of Transport in terms of personnel, et cetera, I would hope that that forms part of the agenda. If you are interested in safety, what has happened recently is quite germane to that question.

I am also concerned that this is adding more to the shoulders of the safety committee. However, all after, the things that are happening now are as a result of the freedom to move and the change in transportation policy, and the unintended consequences of that are upon us.

J'ai emprunté cette idée au sénateur Davey et je me suis empressé de la faire mienne. Cette question doit être abordée sans délai. Après nous être heurtés au problème des conflits de juridiction, nous avons élargi notre mandat pour y inclure l'état général de la sécurité des transports afin de cerner les lacunes et, au cours de la deuxième étape de nos travaux, de suggérer des solutions. Ce point fait déjà partie de notre ordre du jour.

Nous avons manqué de temps pour discuter du transport routier. Nous avons en effet jugé que cette question était assez importante pour l'examiner de façon approfondie. Nous avons même envisagé, et envisageons toujours, de retenir les services d'un expert qui pourrait nous aider. Nous avons entendu un certain nombre de témoins et notre rapport d'étape contient des renseignements très utiles concernant l'identification des besoins en matière de sécurité. Vous avez toutefois raison. Nous serions heureux que vous participiez à cette étude, si vous le désirez.

Le sénateur Corbin: Oui.

Le sénateur Forrestall: Le sénateur Davey a soulevé ce point il y a quatre ou cinq ans et nous tentons du mieux que nous pouvons de nous y retrouver. Je souhaiterais qu'il soit ici pour nous aiguillonner dans la bonne direction comme vous êtes en train de le faire.

[Français]

La présidente: Le rapport préliminaire qui a été préparé par Bruce Carson a couvert beaucoup de sujets mais on a suffisamment de place pour ajouter ces dossiers d'ici la fin de nos travaux sans avoir à créer un autre sous-comité.

Le sénateur Corbin: Madame la présidente, êtes-vous au courant des travaux que le comité des transports à la Chambre des communes a l'intention d'entreprendre cette année, de façon à éviter certains doublages ?

La présidente: Non, je viens d'être nommée présidente. J'ai l'intention d'aller voir ce qui se fait de l'autre côté pour ne pas que l'on fasse les mêmes travaux. Mais je pense que les comités de la Chambre des communes ont surtout comme responsabilité la législation. Mais je vais voir si d'autres travaux seront entrepris avant. Je ne pouvais pas y aller avant que vous ne me nommiez présidente.

[Traduction]

Le sénateur Spivak: Honorables sénateurs, en ce qui concerne la préoccupation formulée par le sénateur De Bané relativement à Nav Canada, je crois comprendre que la réglementation en matière de sécurité ainsi que son application relèvent du gouvernement fédéral. Comme le ministère des Transports s'en va à la dérive, notamment au chapitre du personnel, j'espère que cette question sera inscrite à notre programme. Si la sécurité vous intéresse, les événements qui se sont produits récemment sont tout à fait pertinents.

Je crains par ailleurs qu'on alourdisse trop le fardeau du comité de la sécurité des transports. Toutefois, l'évolution actuelle découle de la liberté de mouvement et des modifications apportées à la politique des transports, et nous en subissons maintenant les conséquences imprévues.

I do not know how long you will take with the study, but it seems to me we should make some radical recommendations as to policy. Otherwise, the fundamental structure would continue, and it would not help much. We need to look at the initial policy, what has happened, and then recommend on that.

Senator Perrault: We were given assurances that the matter of safety was under discussion and that there would be regular inspections and all the rest. Perhaps it is a good idea to review the progress we have made in the area to ensure that that commitment has been kept.

Another aspect to transportation is a concern to many Canadians. The Canadian trucking industry has been in serious difficulty for a year. There have been bankruptcies and everything else. This almost goes to the Standing Senate Committee on Banking, Trade and Commerce, in a sense, but it might be of interest to look at the Canadian transportation industry and whether it is in peril as a result of competition.

The Chairman: The trucking industry was a great concern to us.

Senator Perrault: Market share has been lost to the Americans on a big scale.

Senator Forrestall: Senator Perrault is correct. We have problems ranging from Mexico to Canada. The committee must look seriously at this. We can make a contribution to the national dialogue in this area.

We now have six weeks in which we should review the work we have done so far, cross the T's and dot the I's, and report to Parliament as we had undertaken to do, having sought already the authority to carry on with the second phase, which is the bringing forward of suggestions and initiatives to help the situation.

The changing nature of transportation and communication in Canada warrant that Senator Poulin's subcommittee and our subcommittee continue with annual requirements for legitimacy. A virtually permanent status is probably the way in which this committee can best handle its work.

I do not see anything wrong with us reporting to the Chairman and to the full committee from time to time on very narrow and specific items such as economical tires on trucks and the rubber you see on the side of the road.

Senator Perrault: There have been some horrible accidents involving tractor trailers and ordinary motorists. We should look at that subject.

Senator Forrestall: We ought to isolate subject matter such as that and report to the full committee; in turn, our Chairman could submit a further interim report to call upon the Senate to do something about these matters.

The Chairman: We will adjourn the meeting until next week, October 30, at 11 o'clock.

The committee adjourned.

Je ne sais pas combien de temps sera consacré à cette étude, mais il me semble que nous devrions faire des recommandations énergiques au sujet de cette politique. Autrement, la structure fondamentale demeurera en place, ce qui n'arrangera guère les choses. Nous devons examiner la politique adoptée à l'origine et ses résultats, puis faire les recommandations qui s'imposent.

Le sénateur Perrault: On nous a assurés que la question de la sécurité faisait l'objet de discussions et que des inspections auraient lieu régulièrement. Il vaudrait peut-être la peine d'examiner les progrès réalisés dans ce domaine pour vérifier si cet engagement a été respecté.

Un autre facteur préoccupe grand nombre de Canadiens. L'industrie canadienne du transport routier éprouve de graves difficultés depuis un an. Il y a notamment eu un certain nombre de faillites. Dans un sens, cette question relève presque du comité sénatorial permanent des banques et du commerce, mais il serait peut-être intéressant de regarder la situation qui prévaut au sein de cette industrie pour déterminer si la concurrence la met en péril.

La présidente: Nous nous sommes beaucoup intéressés à l'industrie du transport routier.

Le sénateur Perrault: Une part importante du marché est passée entre les mains des Américains.

Le sénateur Forrestall: Le sénateur Perrault a raison. Nos problèmes s'échelonnent du Mexique au Canada. Le comité devrait examiner cette question avec soin. Nous pouvons contribuer au dialogue national dans ce domaine.

Nous disposons de six semaines pour revoir ce que nous avons déjà fait, finaliser le tout et faire un rapport au Parlement comme nous nous étions engagés à le faire. Nous avons déjà l'autorisation de passer à la seconde étape, qui consistera à formuler des suggestions et à proposer des mesures correctives.

L'évolution du secteur des transports et des communications au Canada suffit à justifier l'existence du sous-comité du sénateur Poulin et de notre sous-comité. La meilleure façon de travailler pour ce comité, c'est probablement d'avoir un statut presque permanent.

Je ne vois pas pourquoi nous ne ferions pas de temps à autre un rapport au président et au comité plénier au sujet de points très précis comme les pneus bon marché que les camions utilisent et les bandes de caoutchouc qui jonchent l'accotement de nos routes.

Le sénateur Perrault: Nous devrions nous pencher sur les accidents horribles mettant en cause des semi-remorques et des automobiles.

Le sénateur Forrestall: Nous devrions délimiter des sujets précis comme celui-là et faire rapport au comité plénier. Notre président pourrait à son tour présenter un autre rapport provisoire pour exhorter le Sénat à prendre les mesures qui s'imposent.

La présidente: La prochaine réunion aura lieu la semaine prochaine, le 30 octobre, à 11 heures.

La séance est levée.

OTTAWA, Tuesday, November 4, 1997

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill S-2, to amend the Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act and to make a consequential amendment to another Act, met this day at 4:30 p.m. to give consideration to the bill.

Senator J. Michael Forrestall (*Deputy Chairman*) in the Chairman.

The Deputy Chairman: I welcome both Mr. DeVillers and Mr. Johnson to our committee this afternoon.

We are here to give consideration to Bill S-2, an act to amend the Canadian Transportation Act and Investigation Safety Board Act and to make a consequential amendment to another act.

We will be making history this afternoon in that this is the first bill we will be dealing with, *ab initio*, since this is a Senate bill. We will then pass it along to you in the whatever form that may be, Mr. Parliamentary Secretary.

We are cognizant of the need, to carefully consider this bill and to make suggestions if we can find room for improvement. The Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board is an important and critical part of our transportation culture and safety, not to mention the work of the board in trying to determine what happened in any particular incident and how such occurrences might be prevented in the future.

With that, I would welcome my colleagues who are anxious to hear your presentation, Mr. Parliamentary Secretary.

Mr. Paul DeVillers (M.P., *Parliamentary Secretary to the President of the Queen's Privy Council for Canada and Minister of Intergovernmental Affairs*): I should like to formally introduce Mr. Ken Johnson, the Executive Director of the Transportation Safety Board of Canada.

The Deputy Chairman: I believe everyone here knows Mr. Johnson.

Mr. DeVillers: He will be pleased to answer any technical questions the committee may have, should my responses require clarification.

It is with pleasure that I appear as a witness before the Standing Senate Committee on Transportation and Communications regarding Bill S-2, to amend the Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act.

In 1989, Parliament passed the CTAISB bill which was proclaimed in March 1990. Following a review required by the statute, and on the basis of the operating experience of the Transportation Safety Board over the past seven years, some legislative changes have been proposed to fine-tune the TSB's already good legislation. These changes reflect suggestions from the transportation industry and from governments at both the federal and provincial level.

[Translation]

OTTAWA, le mardi 4 novembre 1997

Le comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 16 h 30, pour examiner le projet de loi S-2, Loi modifiant la Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports et une autre loi en conséquence.

Le sénateur J. Michael Forrestall (*vice-président*) occupe le fauteuil.

Le vice-président: J'aimerais souhaiter la bienvenue à MM. DeVillers et Johnson, qui comparaissent devant le comité.

Nous examinons aujourd'hui le projet de loi S-2, qui modifie la Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports et une autre loi en conséquence.

Nous franchissons un pas important cet après-midi en ce sens que ce projet de loi, qui vient du Sénat, est le premier que nous examinons *ab initio*. Nous comptons ensuite vous le soumettre sous une forme ou une autre, monsieur le secrétaire parlementaire.

Nous savons que nous devons examiner ce projet de loi avec soin et que nous devons y apporter, si nécessaire, des améliorations. Le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports joue un rôle très important dans le domaine de la sécurité des transports. Il s'occupe non seulement de cerner les causes d'un accident, mais aussi de trouver des moyens d'éviter qu'un tel incident se produise à nouveau.

Cela dit, je souhaite la bienvenue à mes collègues qui désirent entendre ce que vous avez à dire, monsieur le secrétaire parlementaire.

M. Paul DeVillers (*député, secrétaire parlementaire du président du Conseil privé de la Reine pour le Canada et ministre des Affaires intergouvernementales*): J'aimerais vous présenter M. Ken Johnson, directeur exécutif du Bureau de la sécurité des transports du Canada.

Le vice-président: Je crois que tout le monde ici connaît M. Johnson.

M. DeVillers: Il répondra volontiers aux questions de détail du comité, si mes réponses ne sont pas suffisamment claires.

C'est avec plaisir que je compare devant le comité sénatorial permanent des transports et des communications pour discuter du projet de loi S-2, qui modifie la Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports.

La Loi sur le BCEATST a été adoptée en 1989 et proclamée en mars 1990. À la suite de l'examen de la loi, et forts de l'expérience acquise par le Bureau au cours des sept dernières années, nous avons proposé divers changements législatifs en vue d'améliorer une loi déjà solide. Ces changements reflètent les suggestions formulées par l'industrie des transports, le gouvernement fédéral et les provinces.

[Français]

Several of the proposed amendments are of an administrative nature. Some are aimed at improving operations or enhancing the independence of the Transportation Safety Board.

The administrative proposals in Bill S-2 are designed to correct some of the definitions contained in the act and to clarify some provisions relating to pipeline accidents or occurrences. The legislative amendments would also allow various departments to continue their work while the TSB is investigating an occurrence. Another amendment is aimed at making it easier for the TSB to conduct investigations at the request of provinces using a cost recovery formula.

[English]

Several proposed changes will put increased emphasis on the identification of safety deficiencies through the TSB investigations. To encourage the provision of safety information to the board, there is a proposal to provide greater protection to information given to investigators, for example, by witnesses. Similarly, several proposals would further clarify how the board's work is distinct from that of the police and from legal proceedings. A civil penalty is introduced for persons failing to provide information to a TSB investigator. Another proposal will provide protection to representations made to the board on its confidential draft reports by persons with direct interest who are asked to review them. Such protection would be similar to that provided for witness statements.

[Translation]

Some of the proposals concern on-board recorders more commonly referred to as black boxes. Video recordings of flight crews would henceforth be considered privileged recordings. However, sounds other than voices recorded would not be considered privileged under the legislation. For example, the noise produced by a reactor would not be privileged. Another amendment would extend the privileged status of on-board recordings to restrict their use in civil proceedings. Currently, the recordings may not be used in any criminal or disciplinary proceedings.

[English]

In closing, I believe this bill will help to improve Canada's outstanding reputation in the field of safety investigation. I urge all members of this committee and the Senate to give it their unqualified support.

Senator Spivak: What is the status of this organization? Is it a quasi-judicial tribunal?

Mr. DeVillers: No.

Senator Spivak: What then is the official status of this particular agency?

Mr. Ken Johnson, Executive Director, Transportation Safety Board of Canada: Mr. Chairman, it is an administrative agency. It is not a tribunal and it does not determine rights. It does not take

Plusieurs des modifications proposées sont de nature administrative. Il y a également des propositions visant à améliorer les opérations et l'indépendance du Bureau de la sécurité des transports.

Les propositions administratives du projet de loi S-2 visent la correction de certaines définitions de la loi et la clarification des dispositions de cette dernière en regard des accidents et incidents de pipelines. Les modifications à la loi permettraient également aux divers ministères de poursuivre leur travail pendant que le BST mène enquête sur un incident. Une autre modification faciliterait la participation du BST, lequel mènerait des enquêtes à la demande des provinces suivant le principe du recouvrement des coûts.

[Traduction]

Plusieurs des modifications proposées ont pour but de faire ressortir les manquements à la sécurité relevés dans le cadre des enquêtes du Bureau. Le projet de loi accorde une meilleure protection aux renseignements fournis aux enquêteurs par des témoins, par exemple. De la même façon, il établit une distinction plus claire entre les activités du Bureau et celles de la police et des tribunaux. Des sanctions au civil sont prévues pour les personnes qui négligent de fournir des renseignements aux enquêteurs. Le projet de loi prévoit également protéger les observations présentées au Bureau sur ces projets de rapport confidentiels par des personnes directement intéressées par les conclusions du Bureau. Cette protection est identique à celle accordée aux témoins qui font des déclarations.

[Français]

Quelques propositions touchent aux enregistreuses à bord mieux connues sous le nom de «boîtes noires». Les enregistrements vidéo d'un équipage feraient désormais partie des enregistrements à bord dits «protégés». Toutefois, la protection offerte par la loi serait supprimée pour des sons enregistrés autres que ceux d'une voix. Ainsi, le bruit produit par un réacteur ne serait pas protégé par la loi. Une autre modification élargirait la portée des dispositions de privilège qui se rattachent aux enregistrements à bord afin de limiter leur utilisation dans le cadre de procédures civiles. À l'heure actuelle, ces enregistrements ne peuvent être utilisés dans le cadre de procédures criminelles ou disciplinaires.

[Traduction]

Pour terminer, ce projet de loi contribuera à renforcer l'excellente réputation dont jouit le Canada dans le domaine des enquêtes de sécurité. J'encourage tous les membres du comité, ainsi que le Sénat, à l'appuyer sans réserve.

Le sénateur Spivak: Quel est le statut du Bureau? Est-ce qu'il agit comme un tribunal quasi judiciaire?

M. DeVillers: Non.

Le sénateur Spivak: Quel est donc son statut officiel?

M. Ken Johnson, directeur exécutif, Bureau de la sécurité des transports du Canada: Monsieur le président, le Bureau est un organisme administratif et non un tribunal. Il ne rend pas de

away freedoms, assess fines or impose the results of its work or the recommendations it produces.

Senator Spivak: Is it an agency?

Mr. Johnson: It is an advisory body.

Senator Spivak: With regard to the scope of its operations, my understanding from previous briefings is that the similar institution in the United States also has oversight over surface traffic, that is, trucks. I am not clear what its mandate is over traffic on water, or if its mandate includes such traffic.

Could you go through the scope of its mandate and the reasons the Americans include surface traffic and we do not?

Mr. DeVillers: The answer relates to constitutional areas of jurisdiction in that truck traffic falls under provincial jurisdiction in Canada.

Senator Spivak: I am aware of that. However, the United States has a federal system, as do we. There is a general clause on which the federal government could fall back which would allow it to do almost anything. I have heard it said that it could be used to deal with environmental protection and other issues. I recognize the legislative reason, but I am concerned that there may be others.

Mr. Johnson: The mandate of the American safety board has to do with aviation, marine and what they call "surface" which includes railways, marine and some highways. The highway accidents for which they have a mandate to investigate are those which include railway crossing accidents; however, they are selected in cooperation with the states. Therefore, the states do play a part in these decisions.

In Canada, we have an unrestricted mandate on railway crossing accidents, as long as they occur on federally regulated railways.

Senator Spivak: Does that fall under the interstate commerce clause or not?

Mr. Johnson: It is a part of the national transportation safety board's own legislation.

Senator Spivak: In Canada, how would you classify the jurisdiction?

Mr. Johnson: It is all federally regulated transportation, which includes aviation, marine, railways, and pipelines to the extent that they are federally regulated. Shortline railways that operate entirely within a province are outside our jurisdiction. Trucking is much more complicated.

Mr. DeVillers: One of the amendments being proposed would allow agreements between the board and the provinces to deal with the very situation of shortline rail. My impression is that there is no will coming from the provinces to investigate surface incidents and accidents. I think that clause would be broad enough to permit that. However, it would require the will of the provinces.

décisions qui touchent les droits fondamentaux ou les libertés, ne fixe pas d'amendes, ou n'impose pas la mise en oeuvre des mesures ou recommandations qu'il propose.

Le sénateur Spivak: C'est une agence?

M. Johnson: C'est un organisme consultatif.

Le sénateur Spivak: Pour ce qui est de l'étendue de ses activités, je crois comprendre, d'après ce qu'on nous a déjà dit, que le bureau américain de la sécurité est responsable des enquêtes sur les accidents qui mettent en cause le transport de surface, c'est-à-dire les camions. Je ne sais pas quel est son mandat concernant le transport maritime, ni même si son mandat englobe ce mode de transport.

Pouvez-vous nous décrire le mandat du bureau et nous dire pourquoi le bureau américain s'occupe également du transport de surface?

M. DeVillers: Au Canada, le transport par camion relève de la compétence des provinces.

Le sénateur Spivak: Je le sais. Toutefois, les États-Unis ont eux aussi un régime fédéral. Le gouvernement fédéral peut invoquer une disposition qui lui permet d'intervenir dans presque n'importe quel domaine. J'ai entendu dire que cette disposition peut être invoquée pour protéger, entre autres, l'environnement. Je sais qu'il y a une raison législative, mais je me demande s'il n'y en a pas d'autres.

M. Johnson: Le mandat du bureau américain de la sécurité des transports englobe le transport aérien, maritime et de «surface», lequel comprend les chemins de fer, les navires et certaines autoroutes. Les accidents routiers sur lesquels il peut faire enquête comprennent les accidents qui surviennent aux passages à niveau. Toutefois, tout se fait en collaboration avec les États. Par conséquent, les États ont leur mot à dire dans ces décisions.

Au Canada, le Bureau a le pouvoir de mener des enquêtes sur les accidents qui surviennent aux passages à niveau, à la condition qu'il s'agisse de chemins de fer sous réglementation fédérale.

Le sénateur Spivak: Est-ce que cela tombe sous le coup de la loi relative au commerce entre États?

M. Johnson: Cela tombe sous le coup de la loi qui régit le bureau national de la sécurité des transports.

Le sénateur Spivak: Il est question de quels modes de transport au Canada?

M. Johnson: Tous les modes de transport qui relèvent de la compétence du gouvernement fédéral, c'est-à-dire le transport aérien, maritime, ferroviaire, de même que les pipelines, dans la mesure où ils sont réglementés par le fédéral. Les lignes ferroviaires sur courtes distances à l'intérieur d'une province ne relèvent pas de notre compétence. Les choses sont plus compliquées dans le cas du transport par camion.

M. DeVillers: Une des modifications proposées permettrait au Bureau de conclure avec les provinces des accords au sujet des enquêtes sur des accidents mettant en cause les lignes ferroviaires sur courtes distances. J'ai l'impression que les provinces ne veulent pas s'occuper des enquêtes sur les accidents qui mettent en cause les modes de transport de surface. Cette disposition est

Senator Spivak: My understanding is there was a delegation to the provinces of some former federal powers with regard to trucking.

Mr. DeVillers: That is correct.

Senator Spivak: Would those relate in any way to federal surveillance of regulations related to trucking traffic, for example?

Mr. DeVillers: If the powers were delegated, as you have indicated, senator, then there would have to be negotiations with the provinces.

Senator Spivak: Do you mean if they were delegated through legal means such as statutory instruments?

Mr. DeVillers: Yes. Those negotiations would have to take place before they could come within the scope of this legislation.

Senator Spivak: I am also interested in the marine traffic. Of course, I have a favourite hobby horse which is Sea-Doos. When representatives of the Coast Guard testified before a subcommittee of this committee, I found out that the Coast Guard has jurisdiction over all inland waters and the traffic therein. What powers does this body have as it relates to safety in inland waterways?

Mr. DeVillers: Some inland waterways are federal and others are provincial. However, not all of them fall into one category or the other, and that is part of the difficulty in dealing with boating safety.

Senator Spivak: Apparently, anything that moves on inland waters falls under the responsibility of the Coast Guard.

Mr. Chairman, as I recall, when we heard testimony concerning the responsibility of the Coast Guard in inland waters, we were told that they have total responsibility for inland water traffic? Is my recollection flawed?

The Deputy Chairman: No, it is correct in some aspects.

Mr. Johnson: The jurisdiction that the Coast Guard has is for regulatory purposes. Any waters over which the Coast Guard would have jurisdiction the federal government would also have jurisdiction over in terms of accident investigation. In most places in Canada, my understanding is that we have the option to investigate accidents involving Sea-Doos. Pleasure craft are within our mandate. However, we do not do very many pleasure vehicle investigations in any mode. We do more investigations into aviation accidents than we do into marine accidents. However, the board has some authority, and it has considered becoming involved in investigating pleasure craft accidents.

Senator Spivak: Can you do that at your own instigation?

Mr. Johnson: Yes.

Senator Spivak: You do not need anyone to come to you with a complaint. You could do that within the powers that are being granted to you in this bill?

suffisamment vaste pour englober les enquêtes de ce genre. Toutefois, il faudrait avoir la collaboration des provinces.

Le sénateur Spivak: Je crois comprendre que le gouvernement fédéral a transféré aux provinces certains pouvoirs régissant le transport par camion.

M. DeVillers: C'est exact.

Le sénateur Spivak: Est-ce que ces pouvoirs englobent l'application des règlements fédéraux qui visent le transport par camion, par exemple?

M. DeVillers: Si les pouvoirs ont été délégués, comme vous l'avez indiqué, madame le sénateur, il y aurait eu des négociations avec les provinces.

Le sénateur Spivak: Vous voulez dire s'ils ont été délégués par voie de textes réglementaires, par exemple?

M. DeVillers: Oui. Il faudrait que ces négociations aient lieu avant qu'ils puissent tomber sous le coup de cette loi.

Le sénateur Spivak: Je m'intéresse au transport maritime, et en particulier aux motomarines. Les représentants de la Garde côtière qui ont témoigné devant notre sous-comité ont dit que toutes les eaux intérieures relevaient de la responsabilité de la Garde côtière. Quels sont les pouvoirs de cet organisme relativement à la sécurité nautique?

M. DeVillers: Certaines eaux intérieures relèvent de la compétence fédérale, et d'autres, des provinces. Toutefois, elles ne tombent pas toutes dans une catégorie ou dans l'autre. C'est pour cette raison qu'il est difficile de réglementer la sécurité nautique.

Le sénateur Spivak: Apparemment, tout ce qui se déplace sur les eaux intérieures relève de la responsabilité de la Garde côtière.

Monsieur le président, les représentants de la Garde côtière ne nous ont-ils pas dit que l'organisme est responsable de tout le trafic sur les eaux intérieures? Ou est-ce que je me trompe?

Le vice-président: Non, vous avez raison à certains égards.

M. Johnson: La Garde côtière est responsable de l'application des règlements. Les eaux qui relèvent de la compétence de la Garde côtière relèvent également du fédéral. Je crois comprendre que nous pouvons mener des enquêtes sur les accidents mettant en cause des motomarines dans la plupart des surfaces d'eau au Canada. Les navires de plaisance relèvent de notre mandat. Toutefois, nous n'effectuons pas beaucoup d'enquêtes sur les accidents qui mettent en cause les navires de plaisance. Nous nous occupons davantage des accidents d'avion. Toutefois, le Bureau exerce certains pouvoirs dans ce domaine, et il envisage également de s'occuper des enquêtes sur les accidents mettant en cause des navires de plaisance.

Le sénateur Spivak: Vous pouvez faire cela de votre propre chef?

M. Johnson: Oui.

Le sénateur Spivak: Il n'est pas nécessaire que quelqu'un vous soumette une plainte. Vous pouvez mener ces enquêtes en vertu des pouvoirs que vous confère ce projet de loi?

Mr. Johnson: The board has the discretion to do that today.

Senator Poulin: As I was somewhat late in arriving I do not know if these questions have already been asked.

[Translation]

As Director General of the Transportation Safety Board, to use the old title since I still have some trouble recalling the new one, how will the changes to the legislation affect your work?

[English]

Mr. Johnson: The changes which are proposed here generally will make our work more efficient and more effective. For example, the proposal to provide privilege to representations made by the companies when they receive draft reports will make the companies more open and more willing to provide safety information to the board quickly.

The proposals to keep the information from being readily available to the police and to the regulators will encourage these witnesses to be more forthcoming in dealing with our investigators. From the perspective of the board, these would be important and useful changes.

Senator Poulin: How many board members do you have now?

Mr. Johnson: We have four board members with a possibility of five. There are four appointed members.

The Deputy Chairman: Mr. Johnson will be aware that I very forcefully disagree with the amendments proposed as well as with some of the observations made. However, he is the expert.

I draw to the Parliamentary Secretary's attention section 4(1) of the act:

There is hereby established a board to be known as the Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board, consisting of not more than five members appointed by the Governor in Council.

I find it amazing that neither of you gentlemen has addressed this because I think it is vital. Section 4(1), which is to be replaced, provides as follows:

There is hereby established a board to be known as the Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board, consisting of not more than five full-time members appointed by the Governor in Council.

This is the only significant amendment. The others are housekeeping changes, which we welcome. However, this change cannot be classified as such.

I am sorry that Senator Bacon was not able to be with us this evening because were I sitting elsewhere at this table, my comments would be very critical.

I want an explanation as to why neither of you, in your opening comments, addressed this proposed move from five full-time members to four part-time and only one full-time member. What

M. Johnson: Le Bureau a le pouvoir de le faire.

Le sénateur Poulin: Comme je suis arrivée en retard, je ne sais pas si ces questions ont déjà été posées.

[Français]

Comme directeur général du Bureau de la sécurité des transports du Canada, j'utilise encore le vieux titre, il faut que je revienne toujours au nouveau titre, comment est-ce que ces changements à la législation vont affecter votre travail?

[Traduction]

M. Johnson: Les modifications proposées nous permettront d'être plus efficaces et plus efficaces. Par exemple, le fait que les entreprises pourront présenter au Bureau des observations sur ses projets de rapport incitera celles-ci à être plus ouvertes avec le Bureau.

Le fait que ces renseignements ne seront pas transmis à la police et aux organismes de réglementation encouragera ces témoins à collaborer avec nos enquêteurs. Il s'agit, pour le Bureau, de changements importants et utiles.

Le sénateur Poulin: Combien de membres compte actuellement le Bureau?

M. Johnson: Il en compte quatre, et pourrait en comprendre un cinquième. Le Bureau se compose de quatre membres qui sont nommés.

Le vice-président: Je tiens à dire à M. Johnson que je ne suis pas du tout d'accord avec les modifications proposées et certaines des observations qui ont été formulées. Toutefois, c'est lui le spécialiste.

Je désire attirer l'attention du secrétaire parlementaire sur le paragraphe 4(1) de la loi, qui se lit comme suit:

Est constitué le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports, composé d'au plus cinq membres nommés par le gouverneur en conseil.

Je trouve étonnant que ni l'un ni l'autre d'entre vous n'ait abordé cette question que je juge capitale. Le paragraphe 4(1) qui doit être remplacé précise ce qui suit:

Est constitué le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports, composé d'au plus cinq membres à temps plein nommés par le gouverneur en conseil.

Ce changement est le seul qui soit vraiment important. Les autres modifications proposées sont de nature administrative. Toutefois, ce changement ne peut être qualifié de tel.

Il est dommage que le sénateur Bacon n'ait pas pu se joindre à nous ce soir parce que si j'occupais ce soir un autre siège, je n'hésiterais pas à critiquer sévèrement ce projet de loi.

Je veux savoir pourquoi ni l'un ni l'autre d'entre vous, dans vos déclarations liminaires, n'avez expliqué pourquoi on propose de remplacer les cinq membres à temps plein par quatre membres à

are we doing to the board? More important, why are we doing this?

Mr. DeVillers: I would ask Mr. Johnson to respond.

The Deputy Chairman: This is a policy matter on which I am asking your advice, Mr. Parliamentary Secretary. Mr. Johnson is here to provide technical details.

Mr. DeVillers: As I mentioned in my comments, these amendments are based on the experiences of the board and on recommendations which have come from the industry and from various levels of government.

The Deputy Chairman: Could you indicate to us which members of industry have suggested this to you?

Mr. DeVillers: I would have to defer to Mr. Johnson.

The Deputy Chairman: Perhaps Mr. Johnson could then enlighten the Chairman and the members?

Mr. Johnson: I will do my best, Senator Forrestall.

The initiative to introduce the possibility of having part-time members is part of a government initiative which came forward in the last house. It did not proceed all the way then. The proposals here are consistent with the proposals made at that time to, generally, reduce the numbers of members on boards and commissions and, where possible, to introduce the possibility of having part-time members.

From the perspective of my office, which may be a little different, I do not see a difficulty with the government having the discretion to appoint either full-time or part-time members. The boards pay their members roughly \$90,000 per year. They have difficulty attracting people to move from Halifax or Vancouver because any person with the wisdom, background and experience to sit on a board is usually a senior employee somewhere and is well settled.

It is possible that one or two part-time board positions could be filled by people who would not want to commit to a full-time position but who could make a strong contribution to the deliberations of the board.

The Deputy Chairman: I thank Mr. Johnson for that answer. It is a sad day if that is indeed the policy of government. As Chairman, it is not up to me to say any more.

The subcommittee of this committee began its work a little more than a year ago. They have heard evidence that all is not well with the board and its process. As I am sure you are aware, Mr. Parliamentary Secretary, severe criticisms have been made and they must be answered if the board is to enjoy confidence and integrity regarding its work. So far I have heard no one address these concerns. These are not solely my concerns and I am not making them up.

temps partiel et un seul membre à temps plein. Que sommes-nous en train de faire au Bureau? Plus important encore, pourquoi ce changement?

M. DeVillers: J'aimerais que M. Johnson réponde à la question.

Le vice-président: Il s'agit là d'une question de principe sur laquelle je veux votre avis, monsieur le secrétaire parlementaire. M. Johnson est ici pour nous fournir des précisions techniques.

M. DeVillers: Comme je l'ai déjà mentionné, ces modifications s'inspirent de l'expérience acquise par le Bureau et des recommandations formulées par l'industrie et divers paliers de gouvernement.

Le vice-président: Pourriez-vous nous dire quels sont les membres de l'industrie qui ont fait cette suggestion?

M. DeVillers: Il faudrait que je m'en remette à M. Johnson.

Le vice-président: Alors M. Johnson pourrait peut-être nous renseigner là-dessus?

M. Johnson: Je vais essayer de faire de mon mieux, sénateur Forrestall.

C'est le gouvernement qui a proposé, au cours de la dernière législature, que le Bureau soit composé de quatre membres à temps partiel. Aucune mesure n'a été prise à ce moment-là pour donner suite à cette idée. Les changements annoncés ici cadrent avec les propositions qui ont été faites à l'époque, soit de réduire le nombre de membres qui siègent au sein des bureaux et des commissions et, si possible, et de nommer des membres à temps partiel.

En ce qui concerne le Bureau, qui est peut-être un peu différent, je n'ai aucune objection à ce que le gouvernement nomme des membres à temps plein ou à temps partiel. Les membres des bureaux touchent environ 90 000 \$ par année. Ils ont de la difficulté à recruter des candidats de Halifax ou de Vancouver parce que la personne qui a la sagesse, les connaissances et l'expérience voulues pour siéger au sein d'un conseil est habituellement un cadre supérieur déjà bien établi ailleurs.

On pourrait combler un ou deux postes à temps partiel par des personnes qui ne voudraient pas siéger à temps plein, mais qui pourraient apporter une contribution importante aux discussions du bureau.

Le vice-président: Je vous remercie, monsieur Johnson, pour cette réponse. Si c'est effectivement la nouvelle politique que compte appliquer le gouvernement, je trouve cela dommage. En tant que président, je ne peux pas en dire plus.

Notre sous-comité a entrepris ses travaux il y a un peu plus d'un an. Il a entendu des témoignages qui remettent en question l'efficacité du Bureau. Comme vous le savez sans doute, M. le secrétaire parlementaire, le Bureau a fait l'objet de critiques sévères auxquelles nous devons répondre si nous voulons qu'il bénéficie de la confiance et de l'intégrité qui lui revient. Personne n'a encore répondu à ces critiques. Je ne suis pas le seul à exprimer des inquiétudes à ce sujet. Je n'ai rien inventé.

A number of deficiencies in the transportation safety board's mandate and operations have been pointed out by witnesses who appeared here. The maritime division of the company of Master Mariners of Canada criticized the board as having no maritime or marine experience and thus having "glacially slow" report production. The witness added that the board's reports often miss or underestimate vital issues resulting in bad morale among the field investigators to the point where they sometimes disown their own report, feeling it has been rewritten so heavily that it no longer accurately reflects their investigation.

That is a very serious charge and it is one of several heard by the subcommittee. Robert Ballantyne, president of the Railway Association of Canada, came here and suggested the mandate of the board be expanded to include interprovincial commercial transport. That matter was apparently dismissed out of hand because of a jurisdictional problem.

Protecting human life is the responsibility of us all. That transcends political division lines. When we see a wrong, we must try to correct it.

It was suggested that the board's mandate be expanded to include interprovincial commercial transport, interprovincial buses and trucks. This suggestion was made because more people are killed and injured from motor vehicle accidents in Canada than all other modes combined. This is an interesting suggestion. I hope we can explore this further with respect to Bill S-2.

We heard representatives from the Brotherhood of Locomotive Engineers refer to the board as a "toothless tiger." Another witness referred to the role of Transport Canada as being that of a "lap-dog." I do not enjoy hearing the safety board being criticized in that manner without a response being made. There has yet to be a response worthy of remembering, let alone acting upon. There has been no leadership.

Could the Parliamentary Secretary perhaps address those two or three examples? We heard seven or eight examples. The members of the subcommittee were concerned because, in this move away from full-time members to part-time members, part-time members were writing the reports of the full-time investigators. It may be efficient, but it does nothing to address national safety, the resolution of safety problems or to enhance our confidence in the board.

I feel quite free to make these remarks because I have a certain parental responsibility. I also have a special bond with the board because we fought a long battle before it was put in place. Although the Parliamentary Secretary may consider these two or three issues to be minor, will he address these very serious concerns?

Mr. DeVillers: Honourable senators, as to the concerns raised with the subcommittee, some of the proposed amendments we are dealing with today may assist investigators in fulfilling their functions. If there is more protection for witness statements, people might then be more forthcoming. That is one of the intentions of this amendment.

Les témoins qui ont comparu ici ont relevé plusieurs lacunes dans le mandat et les opérations du Bureau. La division maritime de la Master Mariner du Canada a dénoncé le fait que le Bureau ne possède aucune expérience dans le domaine maritime et qu'il met beaucoup de temps à produire des rapports. Le témoin a déclaré que le Bureau passe souvent à côté de questions vitales ou qu'il sous-estime leur importance, ce qui a pour effet de miner le moral des enquêteurs au point où ils désavouent parfois leur propre rapport, estimant qu'il a été tellement remanié qu'il ne reflète plus les résultats de leur enquête.

Il s'agit là d'une accusation très grave parmi d'autres qu'a entendues le sous-comité. Robert Ballantyne, le président de l'Association des chemins de fer du Canada, a proposé que le mandat du Bureau soit élargi de manière à y inclure le transport commercial interprovincial. Cette suggestion a été balayée du revers de la main en raison des conflits d'attributions qu'elle suscite.

La protection de la vie humaine est une responsabilité qui incombe à tous. Elle transcende les lignes de parti. Lorsqu'un tort est commis, il faut essayer de le réparer.

On a proposé que le mandat du Bureau soit élargi de manière à y inclure le transport commercial interprovincial, c'est-à-dire les autobus et les camions. Si l'on a fait cette suggestion, c'est parce que les véhicules automobiles engendrent plus de décès et de blessures que les autres modes de transport réunis. Il s'agit là d'une suggestion intéressante. J'espère que nous pourrions l'explorer plus à fond dans le cadre de notre examen du projet de loi S-2.

La Fraternité internationale des ingénieurs de locomotives a qualifié le Bureau de «tigre inoffensif». Un autre témoin a dit que le Bureau obéissait servilement au ministère des Transports. Je n'aime pas qu'on critique le Bureau de cette façon sans réagir. Aucune réaction digne de mention n'a été faite. Aucune mesure concrète n'a été prise. Il y a une absence totale de leadership.

Le secrétaire parlementaire peut-il répondre à ces deux ou trois critiques? Nous en avons entendu sept ou huit. Le sous-comité s'est dit inquiet de voir que ce sont les membres à temps partiel, qui seraient appelés à remplacer les membres à temps plein, qui se chargeraient de rédiger les rapports des enquêteurs à temps plein. Cette façon de procéder est peut-être efficace, mais elle ne résout aucunement les problèmes de sécurité et ne fait rien pour accroître notre confiance envers le Bureau.

Je me sens tout à fait libre de faire ces commentaires parce qu'il existe entre moi et le Bureau un lien spécial. Nous avons livré une longue bataille avant que l'organisme ne soit mis sur pied. Le secrétaire parlementaire considère peut-être que ces deux ou trois commentaires sont sans importance, mais a-t-il l'intention de répondre à ces préoccupations très sérieuses?

M. DeVillers: Honorables sénateurs, en ce qui concerne les préoccupations soulevées auprès du sous-comité, certaines des modifications proposées aujourd'hui faciliteront la tâche des enquêteurs. Si l'on accorde une plus grande protection aux renseignements fournis par les témoins, les gens seront plus ouverts. C'est l'un des objectifs que vise cette modification.

As to the jurisdictional concern, the history of this country has proven that one cannot very easily amend the Constitution as it may relate to the division of powers between the federal and provincial governments. There is always an extensive period of negotiations. Some provincial jurisdictions in transport are at that stage, others are delegated.

With respect to the other concerns which were raised, Mr. Johnson has more information to address those issues. Therefore, I defer to him, if that is permissible.

Mr. Johnson: With respect to the assertion made by Master Mariners that, in essence, the investigators' reports are altered before they become public, when the Aviation Safety Board and when this board's legislation were before previous parliaments, there was a very clear intent that investigators would come under a director of investigations who would report the results of investigations to the board. The board would subsequently prepare a draft report and send that to persons with a direct interest in the findings. That would be done on a confidential basis. The board would consider the representations of those people and then make its final report. If the board does its job properly and in accordance with its mandate from Parliament, one must expect to find differences between the investigators' work, which appears on file unaltered, and the board's public report that has added to it the results of the representations made by those who have an interest in the findings as well as the board's own wisdom and its consideration of the facts.

Senator Spivak: I want the record to reflect that under "peace, order and good government" the government, if it so desired, could address this aspect. It requires no amendment to the Constitution.

Mr. DeVillers: Yes, I agree. However, I would also surmise that there would be objections from many provinces if that were applied.

The Deputy Chairman: I certainly respect devolved authority. It would seem to me that the provinces may welcome this process. In the United States, for example, the vast majority of states welcomed the equivalent boards' intervention in areas such as interstate movement, trains and shipping. They had experience to offer. Perhaps the provinces may wish to share their experience in this regard.

I am being told that we are headed in the right direction, but it seems to me that we are crawling at a snail's pace.

What is wrong with the U.S. system?

Mr. Johnson: There is nothing particularly wrong with the U.S. system. They have one good system and I believe we have a different good system. I shall touch on some of the things which I believe are better about our system as compared to theirs.

As I mentioned before, we have a formal separation between the work of the board and its professional investigative staff. There are two lines of delegation in the board so that the

Pour ce qui est des conflits d'attributions, l'histoire de ce pays montre qu'il est difficile de modifier la Constitution lorsqu'il est question de partage des pouvoirs entre le gouvernement fédéral et les provinces. Les négociations sont toujours très longues. Certaines compétences provinciales dans le domaine du transport font l'objet de négociations; d'autres sont tout simplement déléguées.

En ce qui concerne les autres points qui ont été soulevés, M. Johnson est mieux placé que moi pour vous en parler. Je vais donc m'en remettre à lui, avec votre permission.

M. Johnson: Pour ce qui est de l'affirmation de la Master Mariners, qui soutient que les rapports des enquêteurs sont modifiés avant d'être rendus publics, le projet de loi sur le Bureau de la sécurité aérienne, que les parlements antérieurs ont examiné, précisait clairement que les enquêteurs relèveraient d'un directeur qui ferait part des résultats des enquêtes au Bureau. Le Bureau préparerait ensuite un projet de rapport qu'il transmettrait aux personnes directement intéressées par ses conclusions. Tout se ferait de manière confidentielle. Le Bureau tiendrait compte des observations de ces personnes et déposerait ensuite un rapport final. Si le Bureau effectue bien son travail, conformément au mandat que lui a confié le Parlement, on doit s'attendre à ce qu'il y ait des différences entre les constatations des enquêteurs, telles qu'elles figurent au dossier, et le rapport public du Bureau, qui va contenir les résultats des observations faites par les personnes directement intéressées par les conclusions, de même que les conclusions du Bureau lui-même.

Le sénateur Spivak: Je tiens à préciser qu'en vertu de la disposition concernant «la paix, l'ordre ainsi que le bon gouvernement», le gouvernement, s'il le désire, peut intervenir dans ce domaine, sans qu'il ne soit nécessaire de modifier la Constitution.

M. DeVillers: C'est vrai. Toutefois, de nombreuses provinces s'y opposeraient.

Le vice-président: Je suis en faveur de la dévolution des pouvoirs. Il me semble que les provinces appuieraient une telle démarche. Aux États-Unis, par exemple, la grande majorité des États se sont dits favorables à l'intervention du bureau dans des domaines comme le transport inter-États, les trains et les navires. Ils pouvaient compter sur son expérience. Les provinces souhaiteraient peut-être elles aussi partager leur expérience à cet égard.

On me dit que nous sommes sur la bonne voie, mais j'ai l'impression que nous avançons à pas de tortue.

Que reprochez-vous au système américain?

M. Johnson: Rien de particulier. Les États-Unis ont un bon système, et le Canada aussi. Certains éléments font que notre système est meilleur que le leur.

Comme je l'ai déjà mentionné, les activités du Bureau sont distinctes de celles de ses enquêteurs. Le président du Bureau peut déléguer et aux enquêteurs et aux membres du Bureau la

Chairman has the power to delegate to the staff and board members the administrative aspects and those areas which deal with reports.

When witnesses appear before the board to make their representations on draft reports, they are appearing before a board that is still independent, in that it has not directed the conduct of the investigation itself. Those people will stand before the board with the same status as the staff. This gives the board a degree of objectivity.

In the Canadian board there is a similar mandate for all modes of transportation, whereas in the American board it is quite uneven. They have a smaller mandate in marine investigations because the Coast Guard does much of the marine investigation. They have a strong mandate in aviation and highways. It is a broader mandate than ours, but they must exercise it in cooperation with the states. Where we have the mandate to investigate, say, crossing accidents, we have it entirely.

There is greater discretion in the Canadian legislation as to what may be investigated as it relates to causes and contributing factors, including the notion of safety deficiencies. That gives the board much more scope in doing its analysis and making recommendations that will achieve greater clarity.

The Americans have a party system, whereas we introduce observers. Our investigators conduct the investigations themselves. In the United States, the parties conduct parts of the investigation. We believe that reduces the independence and objectivity of the investigations.

We also have greater independence in other areas. The Parliament of Canada set up the Civil Aviation Tribunal to deal with appeals on licensing and appeals on violations. In the United States, that is part of the mandate of the transportation safety board so, for example, if a pilot had a problem with a medical licence and came to the transportation safety board and appealed the loss of his licence, and if that was restored by the board and that individual then went out and subsequently had an accident, it is difficult to imagine that the board would not have a conflict of interest in that kind of investigation.

We have a process in Canada whereby we circulate the confidential draft report to persons with a direct interest in the findings to ensure accuracy and the fairness of the system. That exchange goes from the Chairman of our board to the chief executive officer of the company operating the train, aircraft or ship. In the United States, they have an exchange but it tends to be at the technical level and there is not the same executive input. Both systems are very good, but I believe ours has some features that are better.

The Deputy Chairman: Mr. Johnson, we were told by the Halifax Marine Pilots Committee that the board refused to implement many of the changes recommended by the review commission; changes that did not require legislation to be implemented; changes which they said would reduce the time it takes for a report to be made public and improve the overall efficiency of the board itself.

responsabilité de régler les questions administratives et de préparer des rapports.

Lorsque les témoins transmettent au Bureau leurs observations sur les projets de rapport, ils comparaissent devant un organisme qui est toujours indépendant puisque ce n'est pas lui qui a mené l'enquête. Ces personnes comparaissent devant le Bureau au même titre que le personnel. Cette démarche donne au Bureau une certaine objectivité.

Le mandat du Bureau canadien est le même pour tous les modes de transport. Les choses se passent différemment du côté du bureau américain. Il dispose d'un mandat limité pour ce qui est des accidents maritimes parce que c'est la Garde côtière qui mène presque toutes les enquêtes. Il a un mandat très fort pour ce qui est des accidents aériens routiers. Il est plus vaste que le nôtre, mais il doit l'exercer en collaboration avec les États. Le bureau canadien, lui, a tous les pouvoirs lorsqu'il fait enquête, par exemple, sur les accidents qui surviennent aux passages à niveau.

La loi confère au Bureau canadien des pouvoirs discrétionnaires plus vastes en ce qui concerne les causes et facteurs de l'accident, y compris les manquements à la sécurité. Le Bureau dispose ainsi d'une plus grande marge de manoeuvre pour effectuer son enquête et formuler des recommandations.

Les Américains font appel à des tiers, tandis que nous faisons appel à des observateurs. Nos enquêteurs mènent eux-mêmes leur propre enquête. Aux États-Unis, ce sont des tiers qui s'occupent de certaines parties de l'enquête. Cette façon de procéder, à notre avis, mine l'indépendance et l'objectivité des enquêtes.

Nous bénéficions aussi d'une plus grande autonomie dans d'autres secteurs. Le Parlement du Canada a mis sur pied le Tribunal de l'aviation civile qui étudie les appels touchant les licences et les infractions. Aux États-Unis, cette question relève de la compétence du Bureau de la sécurité des transports. Par exemple, si un pilote perd sa licence pour des raisons médicales, interjette appel auprès du Bureau, récupère sa licence et est ensuite victime d'un accident, il est difficile d'imaginer que le Bureau ne serait pas en conflit d'intérêts dans ce genre d'enquête.

Au Canada, nous soumettons le projet de rapport confidentiel aux personnes directement intéressées par ses conclusions, par souci de précision et pour assurer l'équité du système. L'échange se fait entre le président du Bureau et le président-directeur général de l'entreprise qui exploite le train, l'avion ou le navire. Aux États-Unis, les échanges de vues se font plutôt au niveau technique, et les dirigeants d'entreprise jouent un rôle différent. Les deux systèmes sont très bons, mais je pense que le nôtre est plus efficace.

Le vice-président: Monsieur Johnson, le comité des pilotes de Halifax a déclaré que le Bureau a refusé de mettre en oeuvre bon nombre des recommandations formulées par la commission d'examen, des recommandations qui ne nécessitaient l'adoption d'aucune loi, qui réduiraient le temps de préparation des rapports publics et qui amélioreraient l'efficacité générale du Bureau lui-même.

With that type of criticism out there, unanswered, you have to ask: Are we rejecting progress for unintelligent reasons? I do not know why we do not seize the opportunity, with the introduction of this bill, to move ahead and enact legislation that would be better than that of the U.S. I would suggest to you that, if we cannot make improvements now, then perhaps we should get someone else to do our job. That question has been hanging out there for eight or 10 months now. No one has answered it. You certainly have not answered it tonight. Indeed, you have not answered very many questions tonight. I am vitally concerned about the perception the Canadian public has of the board, as you make it smaller, with part-time members and one Chairman.

If there were a national disaster in Canadian transportation I would not want my only source of information to be a CTV or CBC reporter telling me what happened, how it happened, when it happened, and how many died. I want information from a professional who knows what he or she is talking about. That is why I like the U.S. system. The loss of that plane off the coast of the United States provides a good example. I would have had no confidence in aviation had it not been for that man, that one single man, who, literally every four or five hours, was on the tube reassuring Americans that flying was safe, and that they would investigate until they found the cause.

Incidentally, I believe that this committee should meet with the American board, and that should be done as quickly as possible. Indeed, when Senator Bacon comes back, I will plead with her to seek permission for this committee to travel to the U.S. so that we may have input from the American experts.

Senator Poulin: In your opening remarks, you said that the legislation of the transportation safety board is already excellent and that this is really fine-tuning the legislation. As a former deputy minister, it is my belief that when we fine-tune legislation the objective is to increase efficiency while decreasing costs. Would I be correct in assuming that that is what we are attempting to do in this instance?

Mr. DeVillers: Yes, I think that is a safe assumption.

Senator Poulin: Do you think that the additional flexibility these changes will bring about will be sufficient? For instance, Senator Forrestall mentioned that there should be no obligation on members to be full-time members, but that they should have a choice of being either full-time members or part-time members. These sorts of changes have occurred in quite a few agencies, both provincial and federal, in order to save money, increase flexibility and to recognize a fluctuating work load. Have you been able to decrease the permanent staff at the board and yet ensure that you have enough part-time or full-time staff to do the job but still make financial savings?

Compte tenu du fait que ces critiques sont demeurées sans réponse, il y aurait lieu de se poser la question suivante: est-ce que nous refusons le progrès sans raison valable? Je ne sais pas pourquoi nous ne profitons pas de l'occasion que nous donne ce projet de loi d'aller de l'avant et d'adopter une loi plus efficace que la loi américaine. Si nous ne sommes pas capables d'apporter des améliorations au système dès maintenant, nous devrions peut-être confier cette tâche à quelqu'un d'autre. C'est une question que nous nous posons depuis huit ou dix mois. Personne n'y a répondu. Vous n'avez certainement pas répondu ce soir. En fait, vous n'avez pas répondu à beaucoup de questions ce soir. Je m'inquiète beaucoup de l'idée que le public canadien se fait du Bureau, qui ne sera plus composé que de quelques membres à temps partiel et d'un président.

Si un désastre national se produisait dans le domaine des transports, je ne voudrais pas que ma seule source d'information soit le reporter du réseau CTV ou CBC, qui m'expliquerait où, quand et comment l'accident s'est produit et combien de gens sont morts. Je veux que ces renseignements me soient transmis par un professionnel qui sait de quoi il parle. C'est pour cette raison que j'aime bien le système américain. La disparition de l'avion au large des côtes américaines est un bon exemple. Je n'aurais eu absolument aucune confiance dans le Bureau de sécurité aérienne si ce n'avait été de cet homme, un seul homme qui, toutes les quatre ou cinq heures, apparaissait à la télévision pour dire aux Américains qu'ils n'avaient aucune raison de craindre de prendre l'avion, qu'il ferait enquête jusqu'à ce qu'il trouve la cause de l'accident.

Soit dit en passant, j'estime que ce comité devrait rencontrer les membres du bureau américain le plus rapidement possible. En fait, lorsque le sénateur Bacon reviendra, j'interviendrai auprès d'elle pour qu'elle demande au Sénat d'autoriser ce comité à se rendre aux États-Unis pour aller rencontrer des experts américains et obtenir leurs points de vue.

Le sénateur Poulin: Dans vos remarques préliminaires, vous avez dit que la législation sur le Bureau de la sécurité des transports fait déjà de l'excellent travail et que ce projet de loi n'est finalement qu'un réglage de précision. En tant qu'ancienne sous-ministre, je crois que lorsque l'on procède à un exercice de ce genre, c'est pour accroître l'efficacité de la loi et diminuer les coûts. Ai-je raison de supposer que c'est ce que vous essayer de faire dans le cas qui nous intéresse?

M. DeVillers: Oui, je crois qu'il s'agit d'une supposition raisonnable.

Le sénateur Poulin: Croyez-vous que cette nouvelle souplesse qu'apporteront ces changements, suffira? Par exemple, le sénateur Forrestall a signalé que les membres ne seraient pas tenus de siéger à temps plein, qu'on leur laisserait le choix d'être membres à temps plein ou à temps partiel. Un assez grand nombre d'organismes, tant provinciaux que fédéraux, ont apporté des changements de ce genre pour comprimer les dépenses, se donner plus de souplesse et reconnaître une fluctuation de la charge de travail. Êtes-vous parvenus à réduire le nombre d'employés permanents au sein du bureau et continuez de vous assurer d'avoir suffisamment d'employés à temps plein ou à temps partiel pour accomplir le travail tout en comprimant les dépenses.

Mr. Johnson: I think the simple answer to your question is yes. There is a combination of full-time staff, part-time staff, temporary staff and hired consultants.

Senator Poulin: How many staff are at the board now?

Mr. Johnson: About 225. At our peak, we had about 300, and program review brought us down to the number we have now, and reduced our expenditures by close to one-third.

Senator Poulin: With 225 members of staff, are you able to serve the five board members efficiently so that they have sufficient information and research assistance to do their work properly?

Mr. Johnson: So far we have been able to achieve that, although not without a lot of effort on our part.

[Translation]

Senator Poulin: When administrative changes are made to a piece of legislation, there are several approaches that can be taken, including an omnibus bill. Why have you chosen this approach?

Mr. DeVillers: We are introducing a great many changes. We felt it would be preferable to proceed this way in order to bring in these amendments.

[English]

The Deputy Chairman: I have a quick supplementary question. The 225 staff members that you have now have a vastly reduced mandate. You no longer investigate accidents unless they are "significant," and even then you do not consider yourselves obliged to investigate accidents that simply take life or that simply cause substantial damage. You have the freedom to choose what you will investigate and what you will examine. You do that for a very valid purpose, and I have never questioned that purpose for a moment because it is too important. If we are to avoid the repetition of certain accidents, we must concentrate our efforts on those, determine the cause, and take corrective action. At the same time, however, it means the national board no longer has the same work load. You are much more selective. Am I correct?

Mr. Johnson: We are more selective than were. We conduct fewer investigations than we used to conduct.

The Deputy Chairman: Could you give us some numbers on the air side to illustrate that point?

Mr. Johnson: On the air side, we investigate approximately 100 a year.

There have been changes in the definition of what is an investigation and what is not. We still do a significant amount of work without actually conducting a formal investigation by the board. For example, with respect to fatal accidents that we do not investigate, normally we send an investigator into the field to gather information and provide technical data to the coroner. We work closely with them. I do not think the public is badly served at the end of the day.

M. Johnson: Pour répondre simplement à votre question, oui. Notre personnel se compose d'employés à temps plein, d'employés à temps partiel, d'employés temporaires et de consultants à contrat.

Le sénateur Poulin: Quel est l'effectif actuel du bureau?

M. Johnson: Environ 225. Quand le bureau était à son apogée, nous avions quelque 300 employés. Après la révision des programmes, nous sommes tombés au nombre que nous avons à l'heure actuelle et avons réduit nos dépenses de près du tiers.

Le sénateur Poulin: Avec ces 225 employés, êtes-vous en mesure de servir efficacement les cinq membres du bureau de manière à leur fournir l'information et l'aide à la recherche dont ils ont besoin pour bien accomplir leur travail?

M. Johnson: Jusqu'à maintenant, nous avons pu le faire, même si cela a nous demandé beaucoup d'efforts.

[Français]

Le sénateur Poulin: Quand on apporte des changements administratifs à une législation, on peut suivre plusieurs avenues, dont celles d'un bill omnibus; pourquoi avez-vous choisi cette voie?

M. DeVillers: Il y a un très grand nombre de changements qu'on est en train de faire. On a décidé qu'il était préférable de procéder de cette façon, d'apporter des amendements.

[Traduction]

Le vice-président: Permettez-moi de poser rapidement une question supplémentaire. Le mandat des 225 membres de votre personnel est grandement réduit à l'heure actuelle. Vous n'êtes plus tenus d'enquêter sur les accidents à moins qu'ils soient «importants» et même là, vous ne vous sentez pas obligés de faire enquête sur ceux qui ont simplement coûté des vies ou causé des dommages importants. Vous êtes libres de choisir les accidents de transport sur lesquelles vous allez enquêter et ce que vous étudiez. Vous le faites dans un but très valable que je n'ai jamais mis en doute un instant étant donné sa grande importance. Si nous devons éviter que certains accidents se répètent, il faut nous attacher à ceux dont je viens de parler, en dégager la cause et prendre les mesures correctrices qui s'imposent. En même temps, toutefois, cela se traduit par un allègement de la charge de travail du bureau. Vous êtes plus sélectifs. Est-ce que je me trompe?

M. Johnson: Nous faisons davantage de choix. Nous avons réduit le nombre de nos enquêtes.

Le vice-président: Pourriez-vous nous donner des chiffres en ce qui a trait au transport aérien pour illustrer ce point?

M. Johnson: Pour ce qui est du transport aérien, nous effectuons environ 100 enquêtes par année.

Le sens du mot enquête a été modifié. Nous abattons plus de travail sans vraiment procéder à une enquête officielle. Par exemple, dans le cas des accidents mortels au sujet desquels nous ne faisons pas d'enquête, nous envoyons d'habitude un enquêteur sur place pour rassembler l'information et fournir les données techniques aux coronaires. Nous travaillons en étroite collaboration avec eux. Je ne crois pas que le public soit mal servi au bout du compte.

The Deputy Chairman: You investigate about 100 air incidents. How many were there last year?

Mr. Johnson: Probably 2,500 were reported, but many of them were very minor.

Senator Spivak: Of course people are hired or commissioned to do major investigations.

Mr. Johnson: I do not understand.

Senator Spivak: If there is a major investigation, can it not be done by an outside body?

Mr. Johnson: Not really.

Senator Spivak: I am thinking of major inquiries such as the inquiry into the disaster at Dryden, Ontario.

Mr. Johnson: That was done by a commission of inquiry for very specific reasons. This board has the mandate to conduct its own public inquiries when necessary, and if there were a Dryden accident tomorrow, it would be the decision of the board as to whether it should investigate. However, I could not imagine it doing anything but choosing to investigate and hold a public inquiry.

Senator Spivak: Do you also have the power to launch an independent commission of inquiry headed by a judge, or is that strictly a government power?

Mr. Johnson: The board can decide to conduct a public inquiry. If the board decides to do so, it can name one of its members or some of its members to conduct the inquiry, or it can name someone else if it chooses.

Senator Spivak: It can name outside people to conduct the inquiry.

Mr. Johnson: Yes, it has that discretion.

Senator Spivak: Is it totally within the board's discretion?

Mr. Johnson: That is correct.

Senator Spivak: Not the government's discretion.

Mr. Johnson: The Governor in Council can require the board to do so, if it is seen as necessary and the board has not decided to do it on its own.

The Deputy Chairman: We have suffered from cutbacks and many things, but for what you are doing, there is only one antidote, and that is amendment. We are not prepared to do that now. We want to hear from others.

We may ask you to come back to testify again before the committee, Mr. DeVillers.

Mr. DeVillers: Certainly, Mr. Chairman, if you require further information I will be pleased to assist you in any way I can.

The Deputy Chairman: I know that Senator Bacon, were she here, would urge upon you the position of the members of the committee. We are very concerned about proposed legislation and we want to do a good job. She would thank you for assisting the

Le vice-président: Vous faites enquête sur environ 100 incidents aériens. Combien y en a-t-il eu l'année dernière?

M. Johnson: Quelque 2 500 accidents ont été signalés dont un grand nombre très mineurs, toutefois.

Le sénateur Spivak: Bien sûr, des gens sont embauchés pour effectuer les enquêtes importantes ou y sont affectés.

M. Johnson: Je ne comprends pas.

Le sénateur Spivak: Dans le cas d'une enquête importante, n'est-il pas possible de faire appel à un organisme de l'extérieur?

M. Johnson: Pas vraiment.

Le sénateur Spivak: Je pense à des enquêtes importantes comme celle qui a porté sur le désastre de Dryden en Ontario.

M. Johnson: Elle a été effectuée par une commission d'enquête pour des raisons très précises. Ce bureau a le mandat de procéder à des enquêtes publiques lorsque c'est nécessaire, et si un accident du genre de celui de Dryden se reproduisait, il reviendrait au bureau de décider s'il fait enquête. Cependant, je ne peux imaginer qu'il décide de ne pas procéder à une enquête publique.

Le sénateur Spivak: Avez-vous aussi le pouvoir de mettre sur pied une commission d'enquête indépendante sous la conduite d'un juge ou est-ce une prérogative exclusive du gouvernement?

M. Johnson: Le bureau peut décider de mener une enquête publique. Le cas échéant, il peut confier à l'un de ses membres ou à certains de ses membres la tenue de cette enquête ou nommer qui il veut.

Le sénateur Spivak: Il peut confier à quelqu'un de l'extérieur la direction de l'enquête.

M. Johnson: Oui, il dispose de ce pouvoir discrétionnaire.

Le sénateur Spivak: C'est tout à fait à sa discrétion?

M. Johnson: C'est exact.

Le sénateur Spivak: Ce n'est pas à la discrétion du gouvernement.

M. Johnson: Le gouverneur en conseil peut exiger du bureau qu'il le fasse, s'il le juge nécessaire et que le bureau n'a pas pris sa propre décision.

Le vice-président: Nous avons subi des compressions et bien d'autres choses. Mais pour ce que vous faites, il n'y a qu'un seul antidote, et c'est l'amendement. Nous ne sommes pas prêts à le faire maintenant. Nous voulons entendre d'autres points de vue.

Il se peut que nous vous demandions de revenir témoigner devant le comité, monsieur DeVillers.

M. DeVillers: Bien sûr. Monsieur le président, si vous avez besoin de renseignements supplémentaires, je serai heureux de vous aider à hauteur de ma compétence.

Le vice-président: Je sais que le sénateur Bacon, si elle était parmi nous, ferait valoir auprès de vous la position des membres du comité. Nous nous intéressons vivement à la mesure législative proposée et nous voulons faire du bon travail. Elle vous

committee and, on her behalf, I would do so. She apologizes for her regrettable but unavoidable absence.

Mr. Johnson: Senator Forrestall, you put a couple of items on the table, and I did not get a chance to address them. One was the assertion that the Brotherhood of Locomotive Engineers referred to the board as a "toothless tiger" and that its relationship with Transport Canada was that of a "lap-dog." Anyone can make an assertion, but I think the evidence is to the contrary. If you look at the recent accident at Edson, Alberta, where runaway cars ran into a train, you will see that the board released a final report with strong recommendations that were picked up by the public and responded to by the Minister of Transport who is delaying the introduction of the changes to the Railway Safety Act. The company responded well.

Subsequently, there was an accident near Biggar, Saskatchewan, where there were passenger safety problems. The board brought out strong recommendations asking for action within 30 days. I do not think that is a toothless tiger, and I think the board is doing its job.

The Deputy Chairman: I did not suggest for a moment that you are not doing your job. I merely said that you are not doing it as well as you could do it and as well as Canadians might expect you to do it. I suggest to you that, in the beginning, the reason d'être of this particular board had to do with the separation of the regulatory agency from the investigative agency.

Mr. Johnson: That is correct.

The Deputy Chairman: This is not good legislation. You are not moving fast enough; you are moving too slow.

How do we satisfy that separation of investigative from legislative? How do we do that? You investigate 100 air incidents. Who investigates the other 2,400 incidents, other than the regulatory body?

Mr. Johnson: The regulatory body investigates. The Department of Transport does not investigate for our purposes.

The Deputy Chairman: We have not achieved our purpose, have we?

Mr. Johnson: I am not sure what your purpose was.

The Deputy Chairman: I will repeat it, Mr. Johnson, because it is vital.

Mr. Johnson: I agree with you.

The Deputy Chairman: The purpose is to separate the regulatory agency from the investigative agency.

Mr. Johnson: Correct, and that has been done.

The Deputy Chairman: Would you agree with that Mr. Parliamentary Secretary?

Mr. DeVillers: Yes, Mr. Chairman.

remercierait d'aider le comité et, en son nom, je le fais. Elle s'excuse auprès de vous de n'avoir pu malencontreusement être ici aujourd'hui.

M. Johnson: Sénateur Forrestall, vous avez soulevé un ou deux points et je n'ai pas eu la chance d'y répondre. Dans un premier temps, vous avez mentionné que la Fraternité internationale des ingénieurs de locomotives avait qualifié le bureau de «tigre inoffensif» et qu'il obéissait servilement à Transports Canada. Tout le monde peut faire des affirmations, mais je crois que la réalité est tout autre. Si vous considérez l'accident qui s'est produit récemment à Edson en Alberta, où des wagons déréglés ont heurté un train, vous constaterez que le bureau, dans son rapport final, a fait de solides recommandations qui ont été relevées par le grand public et auxquelles a donné suite le ministre des Transports qui retarde la mise en oeuvre des changements apportés à la Loi sur la sécurité ferroviaire. La compagnie a bien réagi.

Par la suite, un accident s'est produit près de Biggar en Saskatchewan où des problèmes de sécurité se sont posés pour les passagers. Le bureau a fait de solides recommandations en demandant que des mesures soient prises dans les 30 jours. Je ne pense pas que le bureau est un tigre inoffensif, au contraire il fait ce qu'il a à faire.

Le vice-président: Je n'ai pas laissé entendre un instant que vous ne faites pas votre travail. J'ai simplement dit que vous ne le faites pas aussi bien que vous le devriez et que ce à quoi les Canadiens pourraient s'attendre. Je vous dis que, au début, nous avons créé ce bureau pour bien établir la distinction entre l'organisme de réglementation et l'organisme d'enquête.

M. Johnson: C'est exact.

Le vice-président: Ce n'est pas une bonne mesure législative. Vous n'allez pas assez vite, vous êtes trop lent.

Comment s'assurer d'établir cette distinction? Comment y parvenir? Vous enquêtez sur 100 incidents aériens. Qui enquête sur les 2 400 incidents à part l'organisme de réglementation?

M. Johnson: L'organisme de réglementation procède à l'enquête. Le ministère des Transports ne fait pas d'enquête pour nous.

Le vice-président: Nous n'avons pas atteint notre objectif, si je ne m'abuse?

M. Johnson: Je ne suis pas sûr de ce qu'était votre objectif.

Le vice-président: Je vais le répéter, monsieur Johnson, parce que c'est primordial.

M. Johnson: Je suis d'accord avec vous.

Le vice-président: Le projet de loi vise à établir la distinction entre l'organisme de réglementation et l'organisme d'enquête.

M. Johnson: C'est exact, et cela a été fait.

Le vice-président: Êtes-vous de cet avis, monsieur le secrétaire parlementaire?

M. DeVillers: Oui, monsieur le président.

The Deputy Chairman: Then what happens to the other 2,400 investigations on the air side alone? Who investigates those? It is a rhetorical question, and we all know the answer.

Do you really believe the work you are doing is good enough? I expect better from our transportation safety board. If you need more money, put us to work. Challenge us to support the Parliamentary Secretary in going after additional funding. This committee is open to such suggestions.

I will give the Parliamentary Secretary the last word.

Mr. DeVillers: I have appreciated this opportunity to appear before this committee, Mr. Chairman.

If you have further questions after you have heard more evidence, we will be happy to respond.

The Deputy Chairman: We may ask you to return.

Honourable senators, we must approve expenditures for transmission purposes to the Internal Economy Committee. I have been provided with a summary.

Senator Poulin: Mr. Chairman, I move:

That the budget application for the study on transportation safety be approved for submission to the Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration.

The Deputy Chairman: Is it agreed, honourable senators?

Hon. Senators: Agreed.

The Deputy Chairman: Carried.

Senator Spivak: Mr. Chairman, I move:

That the budget application for the study on Canada's international competitive position in communications be proved for submission to the Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration.

The Deputy Chairman: Is it agreed, honourable senators?

Hon. Senators: Agreed.

The Deputy Chairman: Colleagues, thank you very much.

The committee adjourned.

Le vice-président: Alors qu'arrive-t-il des 2 400 autres enquêtes dans le seul domaine du transport aérien? Qui effectue ces enquêtes? Il s'agit d'une question rhétorique et nous connaissons tous la réponse.

Croyez-vous vraiment que vous faites de l'assez bon travail? Je m'attends à mieux de notre Bureau de la sécurité des transports. Si vous avez besoin de plus d'argent, mettez-nous au travail. Mettez-nous au défi d'appuyer le secrétaire parlementaire dans sa quête de fonds supplémentaire. Ce comité est ouvert à des suggestions de ce genre.

Je donne le dernier mot au secrétaire parlementaire.

M. DeVillers: Je vous remercie de l'occasion que vous m'avez offerte de comparaître devant le comité, monsieur le président.

Si vous avez besoin de précisions avoir entendu d'autres témoignages, nous serons heureux d'y répondre.

Le vice-président: Il se peut que l'on vous demande de revenir.

Honorables sénateurs, nous devons approuver des budgets et les soumettre au comité de régie interne. On m'a remis un résumé.

Le sénateur Poulin: Monsieur le président, je propose:

Que le budget pour l'étude de la sécurité des transports soit approuvé et présenté au comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration.

Le vice-président: Les honorables sénateurs sont-ils d'accord?

Des voix: D'accord.

Le vice-président: Adopté.

Le sénateur Spivak: Monsieur le président, je propose:

Que le budget pour l'étude de la position concurrentielle internationale du Canada dans le domaine des communications soit approuvé et présenté au comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration.

Le vice-président: Les honorables sénateurs sont-ils d'accord?

Des voix: D'accord.

Le vice-président: Chers collègues, je vous remercie.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Public Works and Government Services Canada —
Publishing
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada —
Édition
45 Boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

Mr. Paul DeVillers, M.P., Parliamentary Secretary to the
President of the Queen's Privy Council for Canada and
Minister of Intergovernmental Affairs;

Mr. Ken A. Johnson, Executive Director, Transportation
Safety Board of Canada.

M. Paul DeVillers, député, secrétaire parlementaire du
président du Conseil privé de la Reine pour le Canada et
ministre des Affaires intergouvernementales;

M. Ken Johnson, directeur-exécutif, Bureau de la sécurité des
transports du Canada.



First Session
Thirty-sixth Parliament, 1997

Première session de la
trente-sixième législature, 1997

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

*Délibérations du comité
sénatorial permanent des*

Transport and Communications

Transports et des communications

Chairman:
The Honourable LISE BACON

Présidente:
L'honorable LISE BACON

Tuesday, November 25, 1997

Le mardi 25 novembre 1997

Issue No. 2

Fascicule n° 2

Second Meeting on:
Examination of Bill S-2,
An Act to amend the Canadian Transportation
Accident Investigation and Safety Board Act

Deuxième réunion concernant:
L'étude du projet de loi S-2,
Loi modifiant la Loi sur le Bureau canadien
d'enquête sur les accidents de transport et
de la sécurité des transports

WITNESSES:
(See back cover)

TÉMOINS:
(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Lise Bacon, *Chairman*

The Honourable J. Michael Forrestall, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Adams	Mercier
Buchanan, P.C.	Perrault, P.C.
De Bané, P.C.	Poulin
* Graham, P.C. (or Carstairs)	Roberge
Johnson	Rompkey, P.C.
* Lynch-Staunton	Spivak
(or Kinsella (acting))	
* <i>Ex Officio Members</i>	
(Quorum 4)	

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Présidente: L'honorable Lise Bacon

Vice-président: L'honorable J. Michael Forrestall

et

Les honorables sénateurs:

Adams	Mercier
Buchanan, c.p.	Perrault, c.p.
De Bané, c.p.	Poulin
* Graham, c.p. (ou Carstairs)	Roberge
Johnson	Rompkey, c.p.
* Lynch-Staunton	Spivak
(ou Kinsella (suppléant))	
* <i>Membres d'office</i>	
(Quorum 4)	

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Tuesday, November 25, 1997

(4)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 4:20 p.m., the Chairman, the Honourable Lise Bacon, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Forrestall, Johnson, Mercier, Poulin, Roberge and Spivak. (7)

Other senator present: The Honourable Eugene Whelan, P.C. (1)

In attendance: Martin Brennan, Special Advisor to the committee

Also in attendance: The official reporters of the Senate

WITNESSES:

From the Railway Association of Canada:

Bob Ballantyne, President.

From the Canadian Air Traffic Control Association:

C. Anthony Rushton, Vice-President, Technical;

Peter J. Barnacle, Legal Counsel.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on October 21, 1997, the committee proceeded to consider Bill S-2, an Act to amend the Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act and to make a consequential amendment to another Act.

The witnesses made a statement and answered questions.

At 6:00 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

PROCÈS-VERBAL

OTTAWA, le mardi 25 novembre 1997

(4)

[Traduction]

Le comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 16 h 20, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Forrestall, Johnson, Mercier, Poulin, Roberge et Spivak. (7)

Autre sénateur présent: L'honorable Eugene Whelan, c.p. (1)

Également présent: Martin Brennan, conseiller spécial du comité

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

TÉMOINS:

De l'Association des chemins de fer du Canada:

Bob Ballantyne, président.

De l'Association canadienne du contrôle du trafic aérien:

C. Anthony Rushton, vice-président, Technique;

Peter J. Barnacle, conseiller juridique.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le 29 octobre 1997, le comité procède à l'étude du projet de loi S-2, Loi modifiant la Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports et une autre loi en conséquence.

Les témoins font une déclaration, puis répondent aux questions.

À 18 heures, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

Le greffier du comité,

Michel Patrice

Clerk of the Committee

EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, November 25, 1997

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill S-2, to amend the Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act and to make a consequential amendment to another Act, met this day at 4:20 p.m. to give consideration to the bill.

Senator Lise Bacon (*Chairman*) in the Chair.

The Chairman: Senators, I wish to welcome Mr. Bob Ballantyne, President of the Railway Association of Canada.

Mr. Bob Ballantyne, President, Railway Association of Canada: We appreciate the opportunity to make the views of the Railway Association of Canada on Bill S-2 known to the Senate committee. The RAC is the trade association of the railway industry. Its membership now numbers 41 railway companies. Our membership is continuously growing. Six new railway companies have been formed which have not yet joined the association, but we expect them to join in the next few months.

The RAC is the focus for the industry's collaborative efforts to ensure that all railways in Canada, whether federally or provincially regulated, follow industry-approved safety procedures and practices. On safety issues, the RAC maintains close liaison with the Transportation Safety Board, Transport Canada, both the Railway Safety Directorate and the Transportation of Dangerous Goods Directorate thereof, and also with the appropriate provincial agencies with regard to those railways that fall under provincial regulation.

The Transportation Safety Board usually makes its recommendations to the Minister of Transport, but on several occasions it has made recommendations directly to the RAC.

Canada's railways have conducted thorough and professional internal investigation of accidents and have always cooperated with those government agencies that have had responsibility for investigating rail accidents on behalf of the public interest. We continue a high degree of cooperation with the TSB. As part of this program of cooperation, we arrange for site visits for TSB board members and staff, we meet on a semi-annual basis to discuss issues of mutual concern with TSB staff, and we also meet with TSB people on an ad hoc basis related to specific accidents and incidents.

It is in the public interest and in the interests of the carriers that accidents and incidents be investigated with a view to improving railway safety. It is also in the public interest and the interests of the carriers that accidents be investigated by an agency that is independent of either the carriers or the government departments

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 25 novembre 1997

[Traduction]

Le comité sénatorial permanent des transports et des communications auquel a été renvoyé le projet de loi S-2, Loi modifiant la Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports et une autre loi en conséquence, se réunit aujourd'hui, à 16 h 20, pour examiner ledit projet de loi.

Le sénateur Lise Bacon (*présidente*) occupe le fauteuil.

La présidente: Honorables sénateurs, permettez-moi de souhaiter la bienvenue à M. Bob Ballantyne, président de l'Association des chemins de fer du Canada.

M. Bob Ballantyne, président, Association des chemins de fer du Canada: L'Association des chemins de fer du Canada est heureuse d'avoir l'occasion de présenter au comité son point de vue sur le projet de loi S-2. L'ACFC est l'association commerciale du secteur ferroviaire, dont 41 entreprises sont membres actuellement et dont le nombre de membres continue à augmenter. Six nouvelles compagnies de chemin de fer ont été constituées et, même si elles ne sont pas encore membres de l'Association, nous escomptons qu'elles le deviennent d'ici quelques mois.

L'ACFC est le pivot autour duquel s'articulent les efforts conjugués des entreprises du secteur afin de s'assurer que tous les chemins de fer du Canada, qu'ils soient soumis à une réglementation fédérale ou provinciale, suivent les méthodes et les pratiques de sécurité approuvées par le secteur. En ce qui a trait à la sécurité, l'Association conserve des liens étroits avec le Bureau de la sécurité des transports et Transports Canada, aussi bien à la Direction générale de la sécurité ferroviaire que la Direction générale du transport des marchandises dangereuses, ainsi qu'avec les organismes provinciaux permanents relativement aux chemins de fer qui sont visés par une réglementation provinciale.

Le Bureau de la sécurité des transports fait généralement ses recommandations au ministre des Transports mais, à plusieurs reprises, il en a formulées directement à l'Association.

Les chemins de fer du Canada ont toujours mené des enquêtes internes complètes et professionnelles en cas d'accidents et ont toujours collaboré avec les organismes gouvernementaux responsables d'enquêter sur les accidents ferroviaires au nom de l'intérêt du public. Nous continuons à coopérer pleinement avec le BST. Dans le cadre de ce programme de coopération, nous organisons des visites des installations pour les membres du bureau et le personnel du BST, nous nous réunissons deux fois par an avec le personnel du BST afin de discuter de nos préoccupations mutuelles et nous rencontrons également les représentants du bureau au besoin pour discuter d'accidents ou d'incidents particuliers.

Il y va de l'intérêt du public et de l'intérêt des transporteurs que les accidents et les incidents fassent l'objet d'une enquête afin que l'on puisse améliorer la sécurité des chemins de fer. Il y va également de l'intérêt du public et de l'intérêt des transporteurs que les enquêtes sur les accidents soient menées par un organisme

responsible for regulatory oversight. The TSB fills such a role and does so with skill and professionalism.

We do not always agree with the findings of the board. In this regard, the railway companies are forceful in presenting their views where there are disagreements with TSB conclusions. However, the independence of the TSB is central to its role and its success.

In this submission we will limit our comments to those issues that relate to the railway industry. We will comment specifically on clause 4(2) related to full- and part-time board members, clause 8 which repeals the provisions for a board quorum, clause 11 related to the authorization of the board to enter into agreements with the provinces, and clause 15(3) related to the protection of representations made to the board.

Our main comments will, however, relate to the omission of any role for the TSB related to interprovincial and cross-border commercial highway transport, which includes both trucks and buses.

Dealing first with clause 4(2) and clause 8, the RAC has no concern about whether board members are employed on a full- or part-time basis. It is important that board members be available to carry out their duties on a timely basis. If that can be done by part-time members, this would appear to be cost-effective approach to the review and publication of TSB reports. Whether full or part time, it is our view that board members are crucial to the success of the TSB. It is important that they be independent of TSB staff when it comes to reviewing the findings and developing recommendations; that they maintain a high degree of objectivity; and that they be appointed based solely on their knowledge of, and expertise in, the transportation industry.

Clauses 4(2) and 8 do not make it clear how the board will carry out its functions. It appears that the chairman or any other individual board member could solely carry out board functions. It is our view that it would be preferable to retain section 12(2) of the act, which requires a board quorum of three members, so that the final authorization of TSB reports and recommendations is not left to the judgment of only one person. In summary, the RAC has no objection to clause 4(2) of Bill S-2 but recommends that clause 8 of the bill be deleted.

I will now turn to clause 11 of the bill, which deals with agreements with provinces. Transportation operates interprovincially and internationally on an integrated basis and it is important that there be consistent treatment across political jurisdictions. We have, in the past, encouraged provincial agencies to enter into agreements with the appropriate federal agencies and to adopt federal statutes and regulations. The amendment made by clause 11 will facilitate agreements between the TSB and the

indépendant des transporteurs et des ministères gouvernementaux compétents. C'est le rôle que joue le BST, et il le fait avec compétence et professionnalisme.

Nous n'approuvons pas toujours les conclusions du bureau et, dans de tels cas, les entreprises ferroviaires font connaître énergiquement leurs opinions. Néanmoins, l'indépendance du BST est essentielle au rôle qu'il joue et à son succès.

Dans le cadre de cette présentation, nous limiterons nos commentaires aux questions qui touchent le secteur ferroviaire et nous commenterons tout particulièrement le paragraphe 4(2) portant sur les membres à plein temps et à temps partiel du bureau, l'article 8 qui abroge les dispositions relatives au quorum, l'article 11 portant sur l'autorisation du bureau de conclure des accords avec les provinces et, enfin, le paragraphe 15(3) portant sur la protection des observations faites au bureau.

Pendant, nos principaux commentaires porteront sur l'omission relative au rôle du BST en ce qui a trait au transport routier commercial interprovincial et transfrontalier, tant par camion que par autocar.

À propos du paragraphe 4(2) et de l'article 8, il importe peu pour l'Association que les membres du bureau soient employés à temps plein ou à temps partiel. Ce qui importe, c'est qu'ils soient disponibles pour effectuer leurs tâches au moment opportun et, s'il est possible que des membres à temps partiel remplissent cette condition, ce pourrait être un moyen économique d'assurer la révision et la publication des rapports du BST. Nous sommes d'avis que peu importe qu'ils travaillent à temps plein ou à temps partiel, les membres du bureau sont essentiels au succès du BST. Il est important qu'ils soient indépendants des membres du personnel du BST lorsqu'ils revoient les conclusions présentées et préparent leurs recommandations; il est aussi important qu'ils conservent un niveau d'objectivité élevé et qu'ils soient nommés uniquement en fonction de leur connaissance et de leur compétence du secteur du transport.

Le paragraphe 4(2) et l'article 8 n'indiquent pas clairement comment le bureau exercera ses fonctions. Il semble que le président ou tout autre membre du bureau pourrait remplir les fonctions du bureau à lui seul. À notre avis, il serait préférable de conserver le paragraphe 12(2) de la loi qui exige un quorum de trois membres afin d'éviter que l'autorisation finale des rapports du BST et les recommandations ne soient laissées au jugement d'un seul membre du bureau. En résumé, l'Association n'a pas d'objection à opposer au paragraphe 4(2) du projet de loi S-2, mais elle recommande que l'article 8 de ce projet de loi soit supprimé.

Passons maintenant à l'article 11 du projet de loi qui porte sur les accords avec les provinces. Le transport s'effectue de façon intégrée à l'échelle interprovinciale et internationale, et il est important qu'un traitement uniforme soit assuré dans tous les territoires. Nous avons toujours encouragé les organismes provinciaux à conclure des ententes avec les organismes fédéraux compétents et à adopter les lois et les règlements fédéraux. La modification de l'article 11 facilitera les ententes entre le BST et

provinces with regard to rail, air, marine and pipeline modes. In summary, the RAC supports this amendment as far as it goes.

Clause 15(3) deals with protection of representations. It is fundamental to the TSB mandate that they uncover all possible facts and all relevant information in the course of an investigation. Only in so doing will they be able to prevent recurrences and, thus, improve transportation safety. The amendment proposed in clause 15(3) will afford greater protection to individuals and will thus encourage people to be more forthcoming with the facts.

The proposed new section 24(4.4), as proposed in clause 15(3) of Bill S-2, would limit the ability of railway companies to use these privileged representations in normal company disciplinary proceedings. While in most situations statements would be taken by company officers before any employee subject to discipline had made a privileged representation, there may be instances where such information would come to the company's attention only when representation was made to the board. It is the view of the railways that they should have access to such information for disciplinary action. In summary, the RAC supports this amendment but recommends that the word "disciplinary" be removed from the proposed section 24(4.4).

The main portion of my submission relates to issues concerning commercial highway transport. From a railway perspective, there are two issues of concern here: one is public safety; the other is modal equity. The federal government is responsible for all interprovincial and international transportation under our Constitution. This responsibility with respect to commercial highway transport was delegated to the provinces at a time when most trucking was local in nature and before the great post-war highway construction programs. The conditions at the time of the federal delegation no longer exist, and in some areas — certainly safety — it is time for the Parliament of Canada to take back the responsibility.

With deregulation in recent years, trucking has become more continental in nature and rigs of the large Canadian and U.S. truckers are now seen all over the continent. In addition, ease of entry and exit means that there are a large number of owner/operators in this business, many of whom have neither the knowledge nor the resources to maintain their vehicles to an appropriate level of safety.

To give some idea of growth compared to the railway situation, consider that railway freight traffic was at an all-time high in 1996, yet rail's share of rate revenue has declined from over 80 per cent in 1955 to under 40 per cent in 1995. While our traffic has grown, the trucking traffic has grown at a substantially higher rate.

les provinces dans les domaines du transport ferroviaire, aérien, maritime et par pipeline. En résumé donc, l'Association approuve la modification proposée.

Le paragraphe 15(3) porte sur la protection des observations. Conformément au mandat qu'il doit remplir, le BST doit nécessairement découvrir tous ses faits possibles et tous les renseignements pertinents au cours de ces enquêtes. C'est ainsi seulement qu'il pourra prévenir de nouveaux accidents et améliorer la sécurité dans les transports. Les modifications proposées au paragraphe 15(3) assureront une meilleure protection des personnes, ce qui encouragera les gens à dévoiler plus librement les faits.

Le nouveau paragraphe 24(4.4) de la loi, tel qu'il est proposé au paragraphe 15(3) du projet de loi S-2, limiterait le droit des chemins de fer d'utiliser des observations privilégiées dans toute procédure disciplinaire normale de l'entreprise. Même si, dans la plupart des cas, les témoignages seraient recueillis par les dirigeants de l'entreprise avant que tout membre du personnel pouvant faire l'objet de mesures disciplinaires ait présenté ses observations privilégiées au bureau, il pourrait arriver que de tels renseignements ne soient portés à l'attention de l'entreprise qu'au moment où les observations sont fournies au bureau. Les chemins de fer sont d'avis qu'ils devraient avoir accès à de tels renseignements afin de pouvoir imposer des mesures disciplinaires. En résumé, l'association appuie cette modification, mais recommande que le mot «disciplinaire» soit supprimé du nouveau paragraphe 24(4.4).

L'essentiel de mon mémoire concerne des questions relatives au transport routier commercial. Selon les entreprises ferroviaires, deux sujets méritent notre attention. L'un est la sécurité du public et l'autre, l'équité entre les modes de transport. Le gouvernement fédéral est responsable de l'ensemble du transport interprovincial et international. En ce qui concerne le transport routier commercial, cette responsabilité a été déléguée aux provinces à une époque où l'essentiel du transport par camion était plutôt local et où les vastes programmes de construction routière qui ont suivi la guerre n'avaient pas encore été entrepris. Certaines des conditions qui prévalaient au moment où le gouvernement fédéral a délégué cette responsabilité n'existent plus, notamment en ce qui a trait à la sécurité, et il est temps que le Parlement du Canada se réapproprie cette responsabilité.

En raison de la déréglementation des dernières années, le transport routier est devenu plus continental, et on peut maintenant voir les véhicules d'entreprises de camionnage canadiennes et américaines partout sur le continent. De plus, la facilité d'entrée et de sortie permet l'accès au secteur à un plus grand nombre de propriétaires-exploitants qui, dans bien des cas, ne possèdent ni les connaissances, ni les ressources nécessaires pour assurer la sécurité appropriée de leurs véhicules.

Pour vous donner une idée de l'ampleur de la croissance, par contraste à la situation dans le secteur ferroviaire, le trafic ferroviaire de marchandises a atteint un record inégalé en 1996 alors que la part des produits marchandises des chemins de fer a baissé, passant de plus de 80 p. 100 en 1955 à moins de 40 p. 100 en 1995. Même si notre chiffre d'affaires a augmenté,

With respect to truck safety, we will focus only on those issues that relate to TSB activities and whether that board should have a role in investigating highway transport occurrences.

To give you some idea of the problem, I will introduce a few statistics. In 1995, 3.5 million commercial vehicles were registered in Canada. These include not only big trucks but also small trucks and buses. In recent safety blitzes in Ontario, approximately one in three tractor trailer trucks stopped under safety blitzes were found to have a serious safety defect. Such unsafe performance in the other modes of transport would never be tolerated by the regulatory authorities.

According to Canadians for Responsible and Safe Highways, CRASH, there were 578 fatalities in Canada involving big trucks and approximately 12,000 injuries, from a total of 3,347 road fatalities and 241,800 injuries.

To put that into perspective, the table that is contained in our brief shows that the total number of fatalities in Canada as a result of big truck accidents was twice the number of fatalities of all other modes of transport combined. If you look at the number of injuries, 265 to 12,000, they are not even in the same ballpark. Approximately 117 of the 120 fatalities associated with railways were road-rail crossing accidents and trespasser accidents.

Twice as many Canadians were killed in big truck accident in 1995 as in all other modes combined. These statistics show that in terms of public safety, society's resources are not being appropriately allocated to where improvement is most needed. Those modes where movement is centrally controlled and where public access is largely limited are subject to safety regulation and TSB investigation but the mode that shares public thoroughfares is not.

The rail and aviation modes are, by regulation, required to have in their vehicles black boxes that monitor vehicle performance and handling characteristics. By law, the TSB has access to the data contained in these event recorders. There is no comparable requirement for big trucks. Public safety in Canada requires that the TSB mandate be expanded to include interprovincial and international commercial highway transport. In terms of modal equity, this has both safety and economic consequences, and they are intertwined.

There are a number of issues that tilt the playing field in favour of the highway carriers. One of these is the oversight of safety and investigation of accidents and incidents. Canadian railways are among the safest in the world and are subject to substantial safety

le secteur du transport routier a connu une croissance beaucoup plus élevée que la nôtre.

S'agissant de la sécurité des camions, nous nous concentrerons sur les questions qui sont liées aux activités du BST et nous chercherons à évaluer si celui-ci devrait jouer un rôle dans les enquêtes sur les accidents de transport routier.

Pour vous donner un aperçu de l'ampleur du problème, voici quelques statistiques. En 1995, quelque 3,5 millions de véhicules commerciaux étaient immatriculés au Canada, ce qui inclut les gros camions, les camionnettes et les autocars. Au cours de campagnes-éclair de sécurité tenues récemment en Ontario, on a découvert qu'environ un camion gros porteur sur trois arrêtés par la police comportait une déficience importante du point de vue de la sécurité. De tels manquements à la sécurité ne seraient pas tolérés par les pouvoirs de réglementation dans le cas des autres modes de transport.

Selon l'organisme Canadiennes et Canadiens pour la sécurité routière, il y a eu au Canada 578 décès dus à des accidents impliquant de gros camions et environ 12 000 blessés, sur un total de 3 347 décès et 241 800 blessés dus à des accidents routiers.

Pour mettre les choses en contexte, le tableau que vous trouverez dans notre mémoire montre que le nombre total de décès attribuables à des accidents mettant en cause de gros camions était deux fois plus élevé que le nombre de décès attribuables à tous les autres modes de transport confondus. Pour ce qui est du nombre de blessés, 265 par comparaison à 12 000, il s'agit de deux ordres de grandeur complètement différents. Environ 117 des 120 décès attribuables aux chemins de fer ont été causés par des accidents à des passages à niveau ou par des intrusions sur la propriété des chemins de fer.

Deux fois plus de Canadiens ont été tués dans des accidents impliquant des gros camions en 1995 comparativement au total de tous les modes de transport. Ces statistiques montrent qu'en matière de sécurité publique, les ressources de la société ne sont pas affectées de façon appropriée là où les améliorations sont les plus nécessaires. Les modes de transport faisant l'objet d'un contrôle centralisé et auxquels l'accès public est limité dans une large mesure sont soumis à des règlements en matière de sécurité et aux enquêtes du BST, alors que le mode de transport qui partage les voies publiques ne l'est pas.

Les entreprises de transport par rail et par avion sont tenues par règlement de doter leurs véhicules de boîtes noires qui en surveillent les caractéristiques de performance et de maniabilité. En vertu de la loi, le BST a accès aux données de ces consignateurs d'événements, mais aucune exigence comparable n'est imposée dans le cas des gros camions. Pour assurer la sécurité publique au Canada, le mandat du BST devrait être élargi afin d'inclure le transport routier interprovincial et international. Pour ce qui est de l'équité entre les modes de transport, elle entraîne des conséquences tant au plan de la sécurité que de l'économie et celles-ci se recoupent.

Un certain nombre de facteurs font pencher la balance en faveur des transporteurs routiers. L'un de ceux-ci est la faible importance accordée à la sécurité et aux enquêtes relatives aux accidents et aux incidents. Les chemins de fer canadiens, qui sont

regulation and investigation. The comparable oversight of trucking varies from province to province and enforcement is neither rigorous nor consistent. Anyone who has shared the highways with big trucks has firsthand experience that their drivers do not comply with highway speed limits. Clearly, the risk of being caught and the severity of the penalty are no deterrent to the truckers' chronic disregard of speed limits.

In the rail mode, trains are equipped with black boxes. These black boxes house recorders that keep track of speeds, as well as other vehicle handling activity. That data is available. Because safety oversight is so lax in the highway mode, this has an influence on the relative costs of the two modes. Artificial cost advantages of the trucking mode are factors in diverting freight from rail to road.

Truck transport is important to Canada and has a place in the transportation spectrum. But is society well served by diverting substantial amounts of freight, including dangerous commodities, from rail to truck? Is society well served when the TSB has no mandate to investigate accidents in the mode that kills more people than all others combined? Is society well served when traffic is diverted to a mode which contributes so much to fuel consumption, air pollution and road congestion?

In summary, the railway industry supports Bill S-2 as far as it goes; but it is our view that there is a major gap in the role of the TSB in that interprovincial and international commercial highway transport is not included. We do not underestimate the difficulties in expanding the TSB mandate. It is our understanding that this is within the constitutional authority of Canada but we realize that it would require discussion and the cooperation of the provinces. It is also evident that the TSB would require an increase in resources to undertake this responsibility. Nevertheless, we think that these are insufficient reasons to delay making changes to the TSB mandate.

Bill S-2 contains revisions allowing the TSB to enter into agreements with the provinces related to rail, aviation, marine and pipeline. These revisions provide for appropriate financial arrangements between the provinces and the TSB. Perhaps this could provide a model for negotiating an agreement with the provinces for commercial highway transport.

The RAC strongly recommends, in the interest of public safety and modal equity, that Bill S-2 be amended to include interprovincial and international commercial highway transport in the TSB mandate.

I would be pleased to answer any questions that you may have at this time.

parmi les plus sûrs au monde, sont soumis à d'importantes exigences en matière de règlements et d'enquêtes touchant la sécurité. Par comparaison, l'importance accordée à ces facteurs dans le secteur du transport routier varie d'une province à l'autre, et les lois ne sont appliquées ni rigoureusement ni uniformément. Quiconque a déjà partagé les routes avec les gros camions sait par expérience qu'ils ne respectent pas les limites de vitesse. Il est évident que le risque d'être pris en défaut et la sévérité des amendes n'empêchent pas les camionneurs d'enfreindre régulièrement les limites de vitesse.

Dans le transport ferroviaire, on applique de façon rigoureuse les règlements relatifs aux boîtes noires, c'est-à-dire aux consignateurs d'événements qui enregistrent les vitesses et les autres manœuvres du véhicule. Le peu d'importance accordée à la sécurité dans le secteur du transport routier a une incidence sur les coûts relatifs des deux modes de transport. Les avantages artificiels dont bénéficie le transport routier contribuent à favoriser celui-ci par rapport au secteur ferroviaire.

Le transport routier est important pour le Canada et il a sa place dans l'ensemble du secteur du transport, mais la société est-elle bien servie en favorisant le transport par camion de quantités importantes de marchandises, dont des marchandises dangereuses, au détriment des chemins de fer? La société est-elle bien servie lorsque le BST n'a pas le mandat d'enquêter sur les accidents attribuables au mode de transport qui coûte la vie à plus de personnes chaque année que tous les autres modes de transport confondus? La société est-elle bien servie lorsqu'on encourage un mode de transport qui nécessite une forte consommation de carburant et qui contribue à la pollution de l'air et à l'encombrement des routes?

En résumé, le secteur ferroviaire appuie le projet de loi S-2 dans sa forme actuelle, mais selon nous, le fait que le transport routier commercial interprovincial et international soit exclu du mandat du BST constitue une importante lacune. Nous ne sous-estimons pas les difficultés qu'entraînerait l'élargissement du mandat du BST. Nous croyons cependant qu'un tel élargissement relève de l'autorité constitutionnelle du Canada. Nous sommes conscients qu'il exigerait des discussions et une collaboration avec les provinces. Il est également évident que le BST aurait besoin de nouvelles ressources pour assumer cette responsabilité. Néanmoins, nous croyons que ces raisons sont insuffisantes pour surseoir davantage à une modification du mandat du BST.

Le projet de loi S-2 contient des modifications permettant au BST de conclure des ententes avec les provinces en ce qui a trait au transport ferroviaire, aérien, maritime et par pipeline. Ces modifications prévoient les dispositions financières sur lesquelles doivent s'entendre les provinces et le BST. Elles pourraient servir d'exemple pour la négociation d'une entente avec les provinces relativement au transport routier commercial.

L'ACFC recommande instamment que dans l'intérêt de la sécurité publique et de l'équité entre les modes de transport, le projet de loi S-2 soit modifié afin que le transport routier commercial interprovincial et international soit inclus dans le mandat du BST.

C'est avec plaisir que je répondrai maintenant à vos questions.

The Chairman: Thank you.

Senator Forrestall: First, I wish to thank you for a thoughtful presentation. It is very helpful to us.

Could we start with your very bland statement, which surprised me a bit, namely, that the RAC has no concern whether or not board members are employed on either a full- or a part-time basis? It would be important that they are available to carry out their duties on a timely basis.

I have a concern that going from full- to part-time members is taking us away from a capacity to deal with the responsibilities that this board will have somewhere down the road. The term "part-time members" is a statement that is a far cry from the level of participation that Canadians want from their regulatory and investigative authorities in Canada.

You are going about this in a backward way to achieve something else. Could you let us in on your thinking with respect to your conclusion that it does not matter whether the members are full or part time?

Mr. Ballantyne: It is certainly important that the members have the right qualifications and that they be available when they are required. Perhaps I am not familiar enough with their day-to-day activities in terms of whether they really need to be there day in, day out.

Over the past four or five years, some board members have resided in other parts of the country. In fact, my understanding was that they were operating somewhat on a part-time basis and that they came to Ottawa when required to deal with the various reports and recommendations that were being put before the board by the TSB staff.

Senator Forrestall: Are you familiar with the system in the United States?

Mr. Ballantyne: I am not familiar with the details of how the NTSB's board members actually operate, but I know something about the NTSB.

Senator Forrestall: Of 2,600 air incidents, the Transportation Safety Board looked at 100. If someone were to ask me how I would describe a board that acted like that, I would not describe it as an investigative board or a transportation safety board. It is at arm's length. It is an academic adventure involving the findings of highly skilled technical and professional people out in the field looking at the incidents presumably ordered by this board. It is my belief that a member of the board should be a member of every investigating team out in the field. I believe very strongly in that and some day we will come to that finding.

Staying with what we have now, though, that depth is not possible with three or four part-time members and only one full-time member. You cannot even begin to investigate the accidents. All you are doing is reinforcing the academic view that,

La présidente: Je vous remercie.

Le sénateur Forrestall: Tout d'abord, je tiens à vous remercier pour cet exposé mûrement réfléchi. Il nous est très précieux.

Pourrions-nous commencer par votre affirmation, une affirmation très neutre et qui m'a légèrement étonné, à l'effet que l'association se soucie peu du fait que les membres du bureau soient nommés à plein temps ou à temps partiel? Il est important que ces membres soient disponibles pour qu'ils puissent assumer leurs fonctions au moment voulu.

Je crains qu'en passant d'une fonction à plein temps à une fonction à temps partiel, les membres du bureau finissent par ne plus avoir les moyens d'assumer les responsabilités qui incombent au bureau. Le terme «membres à temps partiel» va très nettement à l'encontre du niveau de participation que les Canadiens escomptent des pouvoirs de réglementation et d'enquête qui existent au Canada.

Vous en parlez en fait a contrario pour aboutir à autre chose. Pourriez-vous nous faire part du raisonnement que vous avez suivi pour arriver à cette conclusion qu'il importe peu que les membres du bureau travaillent à plein temps ou à temps partiel?

M. Ballantyne: Il est effectivement important que les membres du bureau aient les qualifications nécessaires et qu'ils soient disponibles en temps voulu. Peut-être toutefois ne suis-je pas suffisamment au fait de leurs activités courantes et j'ignore s'ils doivent effectivement être au poste à chaque jour.

Depuis quatre ou cinq ans, nous voyons que certains membres du bureau résident dans d'autres parties du Canada. De fait, si j'ai bien compris ce qui se passe, ils travaillent déjà plus ou moins à temps partiel et ils viennent à Ottawa au besoin pour examiner les différents rapports et recommandations soumis au bureau par le personnel de celui-ci.

Le sénateur Forrestall: Connaissez-vous un peu le système américain?

M. Ballantyne: Je connais effectivement un peu le NTSB américain, mais pas vraiment dans le détail.

Le sénateur Forrestall: Sur les 2 600 incidents aériens survenus aux États-Unis, le NTSB en a étudié 100. Si quelqu'un me demandait ce que je pense d'un bureau qui travaille de cette manière, je ne dirais pas qu'il s'agit d'un bureau d'enquête ou d'un bureau sur la sécurité des transports. Cela n'a rien à voir. Ce serait plutôt un exercice théorique produisant les conclusions d'experts de haut niveau travaillant sur le terrain, j'imagine sur l'ordre du bureau, et qui font enquête en cas d'incidents. J'ai la conviction qu'un membre du bureau doit faire partie de chacune des équipes d'enquêteurs dépêchées sur le terrain en cas d'incidents ou d'accidents. C'est ma conviction profonde et un jour ou l'autre, elle va s'imposer.

Mais avec ce que nous avons pour l'instant, il est impossible d'arriver à un tel niveau d'intervention avec trois ou quatre membres à temps partiel et un membre à plein temps seulement. Il n'est même pas question de commencer une enquête. Tout ce

given 17 different conditions, you are likely to have a disaster. Would you comment on that view?

Mr. Ballantyne: There is obviously a philosophical underpinning which you bring to your question regarding the role of the board members and their relationship to the staff.

Most investigations of transportation accidents require a high degree of technical knowledge to discover the facts of the accident. Skills are required in engineering and physics and chemistry, as well as in other areas. It has always been my understanding that the board members take the technical results as described by the professional accident investigators and provide an oversight, a broader view, taking into consideration other issues related to the incident. However, the board members are not to be quite so focused on the technical issues and on the technical causes of the accident.

If it is their role to provide that kind of dispassionate oversight, then there is something to be said for keeping some separation between the board and the professional accident investigators.

Senator Forrestall: Then you would not attach the same level of importance to investigation; selective investigation perhaps, but not a general, broad investigation?

Mr. Ballantyne: Under the existing TSB legislation, the purpose of investigating the accidents is not to find fault, not in any legal sense. Rather the purpose of the investigation is to determine the cause of the incident so that future safety can be enhanced and improved.

The board and the professional investigators will not necessarily investigate every accident. They investigate accidents where it is judged that there are some safety lessons to be learned.

It is our view that it is extremely important that all accidents be investigated at some level. Whether that necessarily entails an investigation by the independent accident investigator is another matter. Every accident is tragic and every accident is important. For example, in a level-crossing accident, there may not be much to be learned if it is determined that simple inattention by the motorist caused the accident, but it is important that all accidents be investigated as thoroughly as required. That does not necessarily require the board members' involvement. That may be where we have a difference of opinion.

Senator Forrestall: Where does the public disposition come from if it is not covered by the board? I have difficulty reconciling the two matters.

We have heard some pretty damning testimony with respect to the board and I would like to correct it. I do not like to leave it standing. I am one of the people who fought hard to separate the regulatory body from the investigative arm.

qu'on fait, c'est renforcer la théorie voulant que, si 17 conditions différentes sont réunies, il y aura vraisemblablement une catastrophe. Qu'en pensez-vous?

M. Ballantyne: Vous ajoutez manifestement à votre question sur le rôle des membres du bureau et leurs rapports avec le personnel une dimension toute philosophique.

La plupart des enquêtes conduites en cas d'accident dans le secteur du transport exigent un très haut niveau de connaissances techniques indispensables pour déterminer les faits en cause. Il faut des connaissances en génie, en physique et en chimie, et dans bien d'autres domaines encore. Je suis toujours parti du principe que les membres du bureau prenaient les résultats techniques fournis par les enquêteurs professionnels et, à partir de là, établissaient une vue d'ensemble en prenant en compte d'autres éléments relatifs à l'incident. Ils ne sont pas censés s'intéresser autant aux questions techniques et aux causes techniques d'un accident.

Si le bureau a précisément pour rôle de procéder à ce genre d'examen pondéré, à ce moment-là il est logique de conserver une certaine distance entre les enquêteurs professionnels et lui.

Le sénateur Forrestall: Vous n'accordez donc pas le même degré d'importance à l'enquête, à l'enquête sélective peut-être, mais pas à une enquête générale au sens large du terme?

M. Ballantyne: Aux termes de la loi régissant le bureau, les enquêtes conduites en cas d'accident n'ont pas pour but de jeter le blâme, du moins pas au sens juridique. L'enquête a plutôt pour but de déterminer la cause de l'incident afin de pouvoir améliorer la sécurité.

Le bureau et les enquêteurs professionnels ne font pas nécessairement enquête dans tous les cas d'accident. Ils font enquête lorsqu'on estime qu'il y aurait des leçons à en tirer du point de vue de la sécurité.

Nous sommes d'avis qu'il est extrêmement important que chaque accident fasse l'objet d'une enquête à un certain niveau. Que cela suppose nécessairement une enquête conduite par un enquêteur indépendant, c'est toute autre chose. Tout accident est tragique, tout accident est important. Par exemple, dans le cas d'un accident à un passage à niveau, il n'y a peut-être pas grand-chose à apprendre si l'on peut conclure que l'accident a été causé par la seule distraction de l'automobiliste, mais il demeure important que chaque accident fasse l'objet d'une enquête aussi approfondie que l'exigent les circonstances. Cela ne suppose pas nécessairement qu'il faille faire intervenir les membres du bureau. C'est peut-être là où votre opinion diverge de la mienne.

Le sénateur Forrestall: Mais où donc intervient l'avis du public si le bureau ne s'en soucie pas? J'ai du mal à concilier les deux.

Nous avons entendu des témoignages extrêmement accusateurs au sujet du bureau, et j'aimerais remettre les pendules à l'heure pour que cela soit clair une fois pour toute. J'étais de ceux qui se sont battus avec acharnement pour que l'organe de réglementation soit distinct de l'organe enquêteur.

I am pleased to see the thoughtfulness which has gone into your paper. I am struck by your concern for interprovincial matters and the suggestion that perhaps now is the time for Parliament to take another look at these matters in concert with the transportation ministers and to nurture some areas where it is impossible for the provinces, either independently or jointly, to act. I am pleased to see that. Coming from your voice, this certainly carries weight.

The Railway Association of Canada is to be commended for their very high standards of work, as we have seen in our subcommittee. They have achieved a high degree of excellence in recent years.

Senator Roberge: Mr. Ballantyne, would you not feel more comfortable with having dedicated, efficient, full-time members? It seems to me that part-time members would have less hands-on experience and less dedication to the subject-matter.

Mr. Ballantyne: The more that people are involved, the more their experience will grow. There is certainly something to be said for that. As their experience grows, their judgment will become better. To that extent, in full-time work, their experience would grow that much faster.

We are more concerned about the qualifications of the appointed members than whether they are full-time or part-time members.

Senator Roberge: If we are going to be making amendments to this bill, perhaps we should make an amendment that we should have more full-time members than part-time members, based on that response.

You have an interesting point about the quorum. It is important that a quorum not be subject to one individual's judgment but be subjected to a group judgment.

Mr. Ballantyne: Yes.

Senator Roberge: That point is well taken.

You made some comments about encouraging the Transportation Safety Board to enter into agreements with the provinces to investigate railway accidents. To your knowledge, have there been any discussions or final agreements reached?

Mr. Ballantyne: Yes, there have. As far as I know, there is an agreement in place between Ontario and the TSB. I am not absolutely certain, but there have been discussions and I think they have reached the stage of agreement. The Ontario legislature passed the Shortline Railway Act in 1995 which facilitated, from a provincial point of view, entering into agreements between the provincial agencies and Transport Canada for safety regulation and, also, to some extent, with the Canadian Transportation Agency on the economic regulation matters.

There may also have been discussions with some of the other provinces as well, but I am not sure exactly where they stand.

Je suis heureux de voir que votre exposé a été mûrement réfléchi. Je suis frappé par votre préoccupation au sujet du transport interprovincial et par votre suggestion voulant qu'il serait peut-être temps que le Parlement ouvre ce dossier en concertation avec les ministres du Transport et s'engage peut-être dans certains domaines où il est impossible aux provinces d'intervenir, que ce soit seules ou en coopération. J'étais heureux d'entendre cela. Et venant de vous, c'est un argument qui a du poids.

L'Association des chemins de fer du Canada mérite nos félicitations pour son travail d'un excellent niveau, comme nous avons pu le constater en sous-comité. Elle est parvenue à un niveau élevé d'excellence ces dernières années.

Le sénateur Roberge: Monsieur Ballantyne, ne vous sentiriez-vous pas plus à l'aise si les membres du Bureau travaillaient à plein temps et se consacraient entièrement et efficacement à leur tâche? Il me semble que des membres à temps partiel auraient moins d'expérience pratique des choses et seraient peut-être moins mobilisés par leur sujet.

M. Ballantyne: L'expérience vient avec le travail de terrain, cela est incontestable. À mesure que ces membres acquerront de l'expérience, leur jugement s'améliorera. Sous cet angle donc, s'ils travaillent à plein temps, leur bagage augmentera autant plus vite, c'est certain.

Nous nous soucions davantage des qualifications des membres du bureau, peu importe qu'ils travaillent à plein temps ou à temps partiel.

Le sénateur Roberge: Si nous devons apporter des modifications au projet de loi, peut-être devrions-nous prévoir davantage de membres à plein temps que de membres à temps partiel, si du moins nous suivons votre argumentation.

Vous faites valoir quelque chose d'intéressant à propos du quorum. Il est important en effet qu'un quorum ne dépende pas du jugement d'une seule personne, mais bien d'un jugement collectif.

M. Ballantyne: En effet.

Le sénateur Roberge: L'argument est excellent.

Vous avez également dit qu'il fallait encourager le bureau à conclure des ententes avec les provinces pour les enquêtes concernant les accidents de chemin de fer. À votre connaissance, y a-t-il déjà eu des pourparlers ou un accord final conclu dans ce sens?

M. Ballantyne: En effet. Que je sache, un accord a déjà été conclu entre l'Ontario et le BST. Je n'ai pas de certitude absolue, mais il y a eu des pourparlers et je pense qu'effectivement un accord a été conclu. L'Assemblée législative de l'Ontario a adopté en 1995 la Loi sur les lignes ferroviaires secondaires qui facilitait pour la province la négociation entre les organismes provinciaux et Transports Canada d'accords sur la réglementation en matière de sécurité et également, dans une certaine mesure, avec l'Office national des transports, de certains accords sur la réglementation économique.

Il y a peut-être également eu des pourparlers avec d'autres provinces, mais je ne sais pas ce qu'il en est au juste.

Senator Roberge: Madam Chairman, is it possible to get some information from the ministry about those agreements or discussions?

The Chairman: Yes. We will follow up on that question.

Senator Poulin: Thank you very much for your excellent presentation and for sending in your brief early enough so that we could read it before coming to the meeting.

My question is a follow up to the question of Senator Forrestall. If I hear you correctly, you are advocating a certain independence between the appointed members and the public servants who form part of the staff of the board. Based on your experience, could you give us an example of the process? When the accident happens, what happens?

Mr. Ballantyne: As far as we are aware, the staff investigators will carry out their investigation, they will complete their findings, and they will prepare a draft report. Ken Johnson, the executive director, takes the draft report to the board, and the board reviews it. The board then either sends it back to the staff, or it makes amendments or ask for clarification.

When the board has agreed, they will send a copy of the draft report to the principals who are involved in any accident, but without the recommendations, to ensure that all factual information has been properly covered. In other words, the draft report that is sent to the principals involved does not contain any TSB recommendations. It may contain conclusions but no recommendations. The report is then returned to the board, at which time they will make their final conclusions. The board will either confirm the recommendations or make some changes.

Senator Poulin: Is it traditional to have a meeting between the board members and the principals, as you were indicating?

Mr. Ballantyne: That may happen in some instances. I cannot recall any instance where a meeting has taken place between the principals and the board prior to the board publishing a report, but it would seem to me that it would make sense for there to be meetings to discuss the factual issues that have been set out in the report in its draft phase.

Senator Poulin: We know that several federal agencies are looking the possibility of having the choice of appointing either full-time or part-time members. I was led to believe that the reason for this choice is simply to widen the pool from which a government could choose specialists or experts. As we know, a member who is chosen to sit as a full-time member must, for practical purposes, move to Ottawa; whereas, part-time members can continue to reside in their region of residence, travel back and forth.

Do you feel that this choice is benefiting the Canadian public in terms of Canadian transportation, accident investigation and safety questions?

Mr. Ballantyne: If one must make a choice between whether a member is full time or part time and getting the right kind of qualifications, it is better to have part-time members with the right qualifications.

Le sénateur Roberge: Madame la présidente, serait-il possible de demander des précisions au ministère à propos de ces accords ou pourparlers?

La présidente: Certainement, nous ferons le nécessaire.

Le sénateur Poulin: Merci beaucoup pour cet excellent exposé, mais aussi pour avoir transmis votre mémoire suffisamment tôt pour que nous puissions le lire avant la séance.

Ma question fera suite à celle du sénateur Forrestall. Si je vous ai bien compris, vous préconisez une certaine indépendance entre les membres nommés du bureau et les fonctionnaires qui en constituent le personnel. Parlant d'expérience, pourriez-vous nous donner un exemple du processus? Lorsqu'un accident survient, que se passe-t-il?

M. Ballantyne: Autant que nous le sachions, les enquêteurs conduisent leur enquête, tirent leurs conclusions et préparent un rapport préliminaire. Ken Johnson, le directeur général du bureau, soumet ce rapport au bureau qui l'étudie. Le bureau le renvoie alors au personnel, ou alors y apporte des modifications ou demande des précisions.

Lorsque le bureau est arrivé à un accord, le rapport préliminaire est alors transmis sans les recommandations aux parties en cause dans l'accident pour qu'elles vérifient si tous les faits ont bien été rapportés. En d'autres termes, le rapport préliminaire qui est transmis aux parties en cause ne contient aucune recommandation émanant du bureau. Il peut comporter des conclusions, mais il n'est assorti d'aucune recommandation. Le rapport est ensuite renvoyé au bureau qui arrête alors ses conclusions finales. Le bureau confirme les recommandations ou les modifie.

Le sénateur Poulin: Est-il courant d'avoir ainsi une réunion entre les membres du bureau et les parties en cause, comme vous le disiez?

M. Ballantyne: Cela peut se produire dans certains cas. Je ne me souviens d'aucune réunion qui aurait eu lieu entre les parties en cause et le bureau avant la publication d'un rapport par ce dernier, mais il me semble que ce serait logique que les deux se réunissent effectivement pour discuter des faits contenus dans le rapport préliminaire.

Le sénateur Poulin: Nous savons que plusieurs organismes fédéraux envisagent la possibilité d'avoir le loisir de nommer des membres à plein temps ou à temps partiel. J'ai été amené à penser que la raison en est simplement que cela permettrait au gouvernement de puiser dans un plus vaste réservoir de spécialistes ou d'experts. Comme nous le savons, un membre qui est nommé à plein temps doit à toute fin pratique s'installer à Ottawa alors qu'un membre à temps partiel peut conserver son lieu de résidence habituel et faire la navette.

Pensez-vous que cette solution soit profitable pour le public du point de vue des transports, des enquêtes en cas d'accident et du domaine de la sécurité?

M. Ballantyne: S'il faut choisir entre un membre à plein temps et un membre à temps partiel et si on veut les qualifications nécessaires, il est préférable d'avoir des membres à temps partiel pleinement qualifiés.

Again, among the first appointments to this board was Admiral Hugh MacNeil, the former vice chief of the naval staff, who brought a marine perspective to the job. Board members also included people with a background in aviation, the law, and so on. In my opinion, the most important consideration is to have board members with the right skills to do the job.

Senator Spivak: I am delighted that you brought up the issue of truck safety. This is a grave problem, one that is besetting Canadians at this time. In the west, where I come from, there has been a change in the grain hauling situation as a result of removal of subsidies. Consequently, there are huge trucks travelling on roads that were not built to accommodate such large tractor trailers.

The current situation is that, having taken away the subsidies for railways to transport grain, the provincial authorities are asking for subsidies to improve roads. This will not fix the situation at all.

What is your comment on the provincial ability to enforce whatever safety regulations there are now? What is your comment as to what safety regulations there are? What is your feeling as to the status of what is happening now in these fragmented jurisdictions?

Mr. Ballantyne: Like any other traffic issue, it is left to the police forces to investigate. Most police forces in Canada are stretched pretty thin and have a hard time policing the heavy trucks.

Senator Spivak: Are there no provincial boards in any province?

Mr. Ballantyne: I am not aware of any specific provincial agencies comparable to the TSB. Within some of the ministries of transport, there are agencies that will stop trucks and investigate the physical characteristics of the truck.

I was mentioning the blitz in Ontario where not too long ago one truck in three had a serious safety defect. Much of the time brakes are the problem.

Various jurisdictions do try to do what they can within the limits of their resources. However, there are other issues. There is no requirement for trucks to have any kind of an event recorder, as there is in both the rail and aviation modes of transportation. In the event of an accident, such a device would give an investigator some indication of the speed, gearing, and so on, of the truck at the time of the accident.

The safety requirements for new highway vehicles are within the existing purview of Transport Canada. In any discussions I have had with Transport Canada, they seem to feel that event recorders are not directly a safety device, as are brakes, for example. However, in my view, even recorders clearly have a role in improvements in safety.

Encore une fois, l'une des premières personnes nommées au bureau était l'amiral Hugh MacNeil, l'ancien vice-chef d'état-major de la marine, et il a apporté au bureau son expérience du domaine maritime. Il y a également au bureau des gens qui ont une expérience en aéronautique, en droit et ainsi de suite. À mon sens donc, l'élément le plus important qu'il faut prendre en considération en choisissant les membres du bureau, c'est la compétence recherchée.

Le sénateur Spivak: Je suis ravie que vous ayez parlé de la sécurité du transport routier car c'est un problème grave et qui obsède nos compatriotes. Dans l'Ouest, d'où je suis originaire, l'élimination des subventions a eu pour effet de modifier tout le secteur de l'acheminement du grain. Nous voyons maintenant, sur des routes qui n'ont pas été conçues pour cela, d'énormes semi-remorques.

À l'heure actuelle, comme les subventions accordées aux chemins de fer pour le transport du grain ont été supprimées, les autorités provinciales demandent des subventions pour l'amélioration du réseau routier. Cela ne va absolument pas remédier à la situation.

Que pensez-vous de la capacité des provinces à faire appliquer la réglementation existante en matière de sécurité? Que pensez-vous de cette réglementation? Que pensez-vous de la situation actuelle dans chacune de ces instances?

M. Ballantyne: Comme pour toute autre question touchant à la circulation routière, cette fonction est confiée à la police. La plupart des forces policières du Canada disposent de très peu de ressources et ont beaucoup de difficultés à veiller à ce que les poids lourds respectent la réglementation.

Le sénateur Spivak: Il n'y a pas de bureaux provinciaux?

M. Ballantyne: Je ne connais pas d'organismes provinciaux qui puissent se comparer au BST. Le ministère des Transports de certaines provinces compte un service qui arrête les camions pour examiner leurs caractéristiques physiques.

J'ai mentionné l'opération éclair qui a eu lieu assez récemment en Ontario et qui a révélé qu'un camion sur trois présentait un sérieux danger pour la sécurité. La plupart du temps, il s'agit d'un problème de freins.

Plusieurs provinces essaient de faire ce qu'elles peuvent dans la mesure où leurs ressources le leur permettent. Néanmoins, il y a d'autres problèmes. Il n'est pas obligatoire, pour les camions, d'être dotés d'un consignateur d'événements comme c'est le cas pour le train et l'avion. En cas d'accident, ce dispositif renseignerait l'enquêteur sur la vitesse à laquelle roulait le camion et les autres paramètres présents au moment de l'accident.

Les exigences que doivent remplir les véhicules routiers neufs sur le plan de la sécurité relèvent de Transports Canada. Lors des discussions que j'ai eues avec ce ministère, il semblait considérer que les consignateurs d'événements n'étaient pas à proprement parler un dispositif de sécurité au même titre que les freins, par exemple. J'estime toutefois qu'ils ont certainement un rôle à jouer pour améliorer la sécurité.

Senator Spivak: The federal government in your estimation, even though it is delegated the responsibility, I presume, for implementation for safety inspection, still has the authority to legislate. The federal government could legislate that all trucks must have these recorders.

What capacity do you think this agency, as it is presently constituted or as it is contemplated, has to extend its mandate and to do a proper job? It seems to me that it is not just putting in place regulations; it is actually enforcing them. That is the big deal. Would the provinces not still enforce them?

Mr. Ballantyne: There are two matters to be considered here. The first is regulation or enforcement. For example, in the rail and aviation modes, it is the role of Transport Canada to carry out enforcement. In the highway mode, it is the role of the provincial authority, usually the police, to enforce highway codes. The role of the transportation board is not to enforce regulation. The role of the transportation board is to investigate accidents. Even if there were no change in the regulation, if the TSB had a role in investigating only accidents involving carriers involved in interprovincial or international transport, then that would be a start. Presumably, they would then work into a role with the provincial governments in investigating the accidents that actually take place.

Senator Spivak: Can the province not ask the board to do that now? I think we heard earlier that they can request the transportation board to investigate an accident. That is not happening.

Mr. Ballantyne: The arrangements are in place for it to start to happen in rail, aviation, marine and pipeline. I am not aware that it is in place for trucking. If Mr. Johnson made that comment when he was here, I would certainly defer to what he had to say.

Senator Spivak: How should this come about? Do you think it should be included in this piece of legislation; or should it be a recommendation that there be these sorts of arrangements in the same way that there are for marine? What is your suggestion as to how this should be brought about? I suppose it is up to the board to choose which accidents it investigates, but there are so many horrendous ones there would not be a lack of choice.

Mr. Ballantyne: They would have a great deal of choice. My preference would be to see it included in Bill S-2. This would be a requirement that the TSB would have the authority to investigate accidents or incidents in the highway mode regarding interprovincial or international commercial transport.

Senator Spivak: Is there a national trucking association which is comparable to your association?

Mr. Ballantyne: They have restructured and it is now called the Canadian Trucking Alliance. It used to be called the Canadian Trucking Association. It is an alliance of the various provincial trucking associations.

Senator Spivak: What do you think their attitude would be to such an inclusion?

Le sénateur Spivak: Selon vous, même s'il a délégué la responsabilité de la mise en oeuvre des inspections de sécurité, le gouvernement fédéral est toujours en mesure de légiférer. Il pourrait légiférer pour que tous les camions soient équipés de ces consignateurs d'événements.

À votre avis, dans quelle mesure cet organisme, tel qu'il est constitué actuellement ou tel qu'il doit l'être, peut-il élargir son mandat et s'acquitter de sa mission? J'ai l'impression qu'il s'agit non seulement de prendre des règlements, mais aussi de les faire appliquer. Tout est là. Les provinces ne se chargeraient-elles pas de les faire appliquer?

M. Ballantyne: Il y a deux choses à considérer. Il y a d'abord la réglementation ou son application. Par exemple, pour le train ou l'avion, c'est à Transports Canada qu'il revient de faire appliquer les règlements. Pour le réseau routier, c'est à l'autorité provinciale et généralement la police qu'il revient de faire appliquer le code de la route. Le Bureau de la sécurité des transports n'a pas pour rôle de faire appliquer la réglementation. Il est chargé d'enquêter sur les accidents. Même si la réglementation n'était pas modifiée, si le BST était chargé d'enquêter uniquement sur les accidents touchant les transporteurs interprovinciaux ou internationaux, ce serait déjà un début. En principe, il collaborerait avec les provinces pour enquêter sur les accidents.

Le sénateur Spivak: La province ne peut-elle pas déjà demander au bureau de le faire? On nous a dit, je crois, qu'elle pouvait demander au bureau d'enquêter sur un accident. Ce n'est pas ce qui se passe.

M. Ballantyne: Cela peut se faire pour le transport ferroviaire, aérien et maritime ainsi que les pipelines. À ma connaissance, cela ne vise pas le camionnage. Si c'est ce que M. Johnson a dit lorsqu'il a témoigné, il doit avoir raison.

Le sénateur Spivak: Comment faudra-t-il procéder? Pensez-vous qu'il faudrait le prévoir dans ce projet de loi ou recommander d'appliquer le même genre de dispositions que pour le transport maritime? Comment suggérez-vous de procéder? Je suppose qu'il revient au bureau de décider des accidents sur lesquels il y a lieu de mener enquête, mais il y a tellement d'accidents catastrophiques que ce n'est sans doute pas le choix qui manque.

M. Ballantyne: En effet, le choix ne manque pas. Je préférerais que ce soit inclus dans le projet de loi S-2. Le BST serait ainsi autorisé à enquêter sur des accidents ou des incidents de la route relatifs au transport commercial interprovincial ou international.

Le sénateur Spivak: Y a-t-il une association nationale du camionnage qui se compare à votre association?

M. Ballantyne: Cet organisme a été restructuré et s'appelle maintenant l'Alliance canadienne du camionnage. Il s'appelait avant l'Association canadienne du camionnage. C'est une alliance de diverses associations provinciales du camionnage.

Le sénateur Spivak: Selon vous, que pensera-t-elle de cette inclusion?

Mr. Ballantyne: There is no question in my mind that they would be against it.

Senator Spivak: It would not be very popular.

Mr. Ballantyne: The same would be true with regard to the issue that there be event recorders in their vehicles. I am sure they would be against that, as well.

Senator Forrestall: As the bill is now written, it states that the board shall make recommendations based on its findings. However, the board does not find anything, it reviews. Someone else will find things. You suggested, and I agreed with you, that there should be a separation between the members of the board and the investigators. God knows that I am not one to allow any conflict of interest to raise its head anywhere. You left me with the impression that, in your mind, the investigators would be public servants and there was a potential for conflict of interest. If that is the case, it is something I have been struggling with, without even recognizing it, since the amendments first came forward some time ago. That is a reasonable assessment, is it not?

Mr. Ballantyne: Yes.

Senator Forrestall: I do not know where in my own mind I will go from here. I am unalterably opposed to the continuation. I see it now as a conflict of interest. That is why I want to change it.

Should we be considering setting up something that is entirely at arm's length and call upon them, or the present board, to make recommendations that accidents be investigated under the following circumstances, thus separating them entirely? We have the continuing problem of investigators writing reports, only to have those reports sat on or rewritten. We have evidence that a report was rewritten to such an extent that the author of the report, the individual who did the accident investigation, did not recognize his own report. I am sure you are familiar with that case. That is my concern.

I do not think we are going in the right direction. Much of what is in this bill is super, and I am pleased to see it there. It should have been there in the beginning. However, there are some other deficiencies.

Senator Poulin: Having chaired an agency in the past, I was under the impression — and perhaps Mr. Ballantyne can help me here — that this is what we commonly call enabling legislation. It is there for the board to function and to take on the responsibility of making recommendations and validating reports that are prepared by public servants who are simply the infrastructure of the board. Where is the possibility of a conflict of interest, Mr. Ballantyne?

Mr. Ballantyne: It is not so much a conflict of interest on the part of the public servants. In fact, Senator Forrestall made this point, and I probably should have commented on it at that point. However, our feeling is that the professional investigators investigate the accident based on their technical expertise, the results of which they bring to the board. In effect, they report up through the executive director who reports to the chairman. The chairman also has these other three, four or five board members who are off to the side and apart from his role as an administrator.

M. Ballantyne: Je suis certain qu'elle serait contre.

Le sénateur Spivak: Ce ne serait pas très populaire.

M. Ballantyne: Ce serait la même chose pour ce qui est de doter les camions de consignateurs d'événements. Je suis certain qu'elle s'y opposerait également.

Le sénateur Forrestall: Tel qu'il est formulé, le projet de loi porte que le bureau doit faire des recommandations à partir de ses constatations. Néanmoins, le bureau ne constate rien, il examine. C'est quelqu'un d'autre qui procède aux constatations. Vous avez dit, et je suis d'accord avec vous, qu'il faudrait séparer les membres du bureau des enquêteurs. Dieu sait que je tiens à éviter les conflits d'intérêts. J'ai eu l'impression qu'à votre avis, les enquêteurs étant des fonctionnaires, il risquait d'y avoir des conflits d'intérêts. Si c'est le cas, le problème existe, même si je n'en étais pas conscient, depuis que les modifications ont été proposées il y a déjà un certain temps. Il est raisonnable de le supposer, n'est-ce pas?

M. Ballantyne: Oui.

Le sénateur Forrestall: Je ne sais pas encore très bien comment aborder le problème. Je m'oppose tout à fait à ce que les choses restent ainsi. Je vois maintenant un conflit d'intérêts. Voilà pourquoi je veux du changement.

Faudrait-il envisager un organisme entièrement dépourvu de liens de dépendance qui serait chargé de recommander la tenue d'une enquête sur un accident dans telle ou telles circonstances, afin que la séparation soit très nette? Il arrive constamment que des enquêteurs rédigent des rapports auxquels on ne donne pas suite ou qui sont complètement transformés. Nous avons eu connaissance d'un rapport qui avait été révisé à un point tel que son auteur, la personne qui avait enquêté sur l'accident, ne l'a même pas reconnu. Je suis certain que vous connaissez ce cas. Voilà ce qui m'inquiète.

Je ne pense pas que nous nous dirigeons dans la bonne voie. La teneur de ce projet de loi est en majeure partie excellente et je m'en réjouis. Il aurait fallu la prévoir dès le départ. Il y a néanmoins certaines lacunes.

Le sénateur Poulin: Ayant déjà présidé un organisme, j'ai eu l'impression — et M. Ballantyne pourra peut-être m'éclairer — qu'il s'agit là de ce qu'il est convenu d'appeler une loi habilitante. Elle doit permettre au bureau de fonctionner et d'assumer la responsabilité de formuler des recommandations et de valider des rapports qui sont préparés par des fonctionnaires qui font tout simplement partie de l'infrastructure du bureau. Où est le risque de conflit d'intérêts, monsieur Ballantyne?

M. Ballantyne: Le conflit d'intérêts ne se situe pas vraiment au niveau des fonctionnaires. C'est ce que le sénateur Forrestall a laissé entendre et j'aurais sans doute dû relever ce qu'il a dit. Nous avons toutefois l'impression que les enquêteurs professionnels enquêtent sur les accidents en fonction de leurs compétences techniques et qu'ils font part des résultats au bureau. En fait, ils relèvent du directeur général, qui fait rapport au président. Ce dernier a également à sa disposition trois, quatre ou cinq membres du bureau en dehors de son rôle d'administrateur.

It is one thing for the investigators to do their work and to come to their conclusions on a technical basis. However, if the board is not to bring some sort of broader judgment, hopefully, based on expertise, to the role of the investigators, then why have a board? If you are going to have just the investigators, then they can make a report and report up through the executive director and that is it.

We feel that there is a role for the board, which is to bring some other judgment to bear, that is outside the role of the investigators who are so close to what it is they are investigating. After all, they are human. They will be affected to some extent by what they see and what they perceive when they do an accident investigation.

It is not so much conflict of interest as their judgment. As human beings, they will certainly be affected by what they see.

Senator Poulin: I thought I heard you say in your previous statement that, because of a certain autonomy between the board members and the staff, the staff, who are very close to the investigation technically and who bring the report to this group of sober second thought, can take that step back and determine that is how, technically, an accident happened. How can we prevent such an accident from happening? How can we make sure that appropriate procedures are in place to prevent such an occurrence?

Mr. Ballantyne: I agree with that. Their role is to bring that judgment to bear. My understanding is that the board spends a lot of its time on the recommendations themselves. It is in a sense developing an answer to the question: How can we prevent this from happening again? That is what they do.

Senator Forrestall: The potential for conflict is very obvious. There are only two areas in Canada from where this adequate training and expertise can come, either from the Canadian military or the industrial base itself. We are such a small community that it is virtually impossible for anyone skilled in one of these disciplines not to know. There cannot be anything wrong with it, except that inherently it is wrong. It is up to us as legislators to remove that potential for conflict of interest. However, this is a discussion we can have at a later time.

Senator Roberge: In your view, what are the qualifications needed to be a good board member?

Mr. Ballantyne: Board members need to be people who have had some experience in the transportation industry or some branch of the transportation industry. The main reason is so that they can bring some judgment to bear on the findings of the investigators. Of course, you want people who you feel will be objective and independent, and clearly people of good judgment.

Senator Roberge: I missed the last meeting, when Mr. Johnson attended, but I find it very difficult to believe that in this area we cannot find anywhere in Canada people who could come to Ottawa on a full-time basis with experience in the transportation modes. That is far-fetched in my view.

Mr. Ballantyne: I do not know the answer to that, senator.

Les enquêteurs font leur travail et tirent leurs conclusions à partir de données techniques. Néanmoins, si le bureau ne peut pas porter un jugement global, de préférence basé sur ses connaissances, quant au rôle des enquêteurs, pourquoi avoir un bureau? Si vous n'avez que des enquêteurs, ils peuvent préparer leur rapport et ils rendent compte de leurs activités par l'entremise du directeur général, un point c'est tout.

Nous estimons que le bureau a un rôle à jouer en portant un certain jugement. Les enquêteurs ne peuvent pas s'en charger car ils sont mêlés de trop près à l'enquête. Comme ils sont humains, ils se laisseront influencer par ce qu'ils voient et ce qu'ils perçoivent lors de leur enquête sur un accident.

Ce n'est pas tant une question de conflit d'intérêts que de jugement. En tant qu'être humains, ils seront certainement influencés par ce qu'ils voient.

Le sénateur Poulin: Je croyais vous avoir entendu dire, tout à l'heure, qu'étant donné l'autonomie entre les membres du bureau et le personnel, le personnel qui mène l'enquête et qui présente son rapport à ce groupe de réflexion peut prendre le recul voulu pour déterminer comment l'accident s'est produit en pratique. Comment pouvons-nous éviter que ce genre d'incident ne se reproduise? Comment pouvons-nous veiller à prendre les mesures voulues pour l'éviter?

M. Ballantyne: Je suis d'accord sur ce point. Son rôle consiste à porter ce jugement. Je crois que le bureau consacre une bonne partie de son temps aux recommandations proprement dites. Dans un certain sens, il cherche à répondre à la question suivante: comment pouvons-nous éviter que cet accident ne se reproduise? Et c'est ce qu'il fait.

Le sénateur Forrestall: Le potentiel de conflit est très évident. Au Canada, cette formation et ces connaissances peuvent seulement provenir de l'armée canadienne ou de l'industrie. Nous formons une communauté si réduite qu'il est pratiquement impossible que quelqu'un qui a reçu une formation dans une de ces disciplines ne soit pas au courant. Il n'y a rien de mal à cela si ce n'est que c'est là une situation problématique. C'est à nous, les législateurs, qu'il revient d'éliminer ce potentiel de conflit d'intérêts. C'est toutefois un sujet de discussion que nous pourrions reprendre ultérieurement.

Le sénateur Roberge: À votre avis, quelle devraient être les qualités requises des membres du bureau?

M. Ballantyne: Ce doit être des gens possédant une certaine expérience du secteur du transport ou d'une branche de ce secteur. C'est surtout pour qu'ils puissent porter un jugement sur les constatations des enquêteurs. Bien entendu, vous voulez des gens objectifs et indépendants et, évidemment, qui possèdent un bon jugement.

Le sénateur Roberge: J'ai manqué la dernière réunion où M. Johnson est venu, mais j'ai beaucoup de mal à croire que, dans ce domaine, nous ne puissions trouver nulle part au Canada des gens prêts à venir travailler à Ottawa à plein temps et qui possèdent une expérience dans le domaine du transport. Cela me paraît peu vraisemblable.

M. Ballantyne: Je ne connais pas la réponse à cela, sénateur.

The Chairman: Thank you very much for your presentation and the answers to our questions.

Our next witnesses are representatives from the Air Traffic Control Association, Mr. Tony Rushton and Mr. Peter Barnacle.

Please proceed.

Mr. Barnacle, Legal Counsel, Air Traffic Control Association: I wish to apologize for not having our brief reach the members of the committee sooner. Unfortunately, there were other claims on our resources, because we are in the middle of collective bargaining with NAV CANADA, and have been for the last number of weeks; so we did not have time to get everything together as quickly as we would have liked. We also have the pleasure of beginning collective bargaining with our former employer, too, the Treasury Board, since we have about 30 members left in the public service, twelve of whom are active. So we will be a very busy group for a while.

I am here on behalf of the Canadian Air Traffic Control Association; my name is Peter Barnacle, and I am their legal counsel. Mr. Rushton, who is vice president on the technical side, and I would like to thank you for the opportunity to present our brief. We are hopeful that we will have a good opportunity today to exchange views on what we see as significant improvements to the Transport Safety Board's powers and at the same time raise one particular concern that the union has with certain amendments to section 29.

The Canadian Air Traffic Control Association represents approximately 2,300 civilian air traffic controllers, the bulk of whom are employed by NAV CANADA. As I mentioned, only about 30 individuals remain in the employ of the public service. NAV CANADA is the new not-for-profit entity charged with providing air navigation services in this country. Our membership handles tens of thousands of aircraft operations daily from seven area control centres, 41 control towers and one terminal control unit, which happens to be located here in Ottawa. Their area of responsibility extends from the North Pole to the Canada-U.S. border and for more than 100 miles off the West Coast to midway across the North Atlantic.

Senator Forrestall: How do you get from the North Atlantic to the West Coast? Are you going over the North Pole?

Mr. Barnacle: Yes, we go over the Pole.

The Canadian Air Traffic Control Association, CATCA, was formed in 1959. It is one of the incorporated unions in this country; we were incorporated in 1962. Our mandate is threefold: To promote safety and efficiency in air traffic control; to promote the conduct and welfare of our members; and to promote the status of the air traffic control service. Each day our members make a significant impact on the world-class operation of Canada's air navigation system.

La présidente: Merci beaucoup de votre exposé et de vos réponses à nos questions.

Nos témoins suivants sont les représentants de l'Association canadienne du contrôle du trafic aérien, M. Tony Rushton et M. Peter Barnacle.

La parole est à vous.

M. Peter Barnacle, conseiller juridique, Association canadienne du contrôle du trafic aérien: Je tiens à m'excuser de ne pas vous avoir communiqué notre mémoire plus tôt. Malheureusement, nous avons dû nous acquitter d'autres obligations, car nous sommes en pleine négociation collective avec NAV CANADA depuis plusieurs semaines. Nous n'avons donc pas eu le temps de tout préparer aussi rapidement que nous l'aurions souhaité. Nous avons également le plaisir d'entamer des négociations collectives avec notre ancien employeur, le Conseil du Trésor, étant donné qu'il nous reste une trentaine de membres à la fonction publique, dont douze sont actifs. Nous allons donc être très occupés pendant un certain temps.

Je suis ici au nom de l'Association canadienne du contrôle du trafic aérien; je m'appelle Peter Barnacle et je suis le conseiller juridique de l'association. M. Rushton, qui est le vice-président du côté technique, et moi-même tenons à vous remercier de nous avoir invités à témoigner. Nous espérons que ce sera là une bonne occasion de vous faire part des améliorations importantes que nous voyons en ce qui concerne les pouvoirs du Bureau de la sécurité des transports, tout en soulevant les inquiétudes que nous éprouvons au sujet de certaines modifications à l'article 29.

L'Association canadienne du contrôle du trafic aérien représente environ 2 300 contrôleurs civils de la circulation aérienne dont la majorité sont à l'emploi de NAV CANADA. Comme je l'ai mentionné, une trentaine de personnes seulement restent à l'emploi de la fonction publique. NAV CANADA est un nouvel organisme sans but lucratif chargé d'assurer des services de navigation aérienne dans notre pays. Nos membres dirigent, quotidiennement, des dizaines de milliers d'atterrissages et de décollages à partir de sept centres de contrôle régionaux, 41 tours de contrôle et une unité de gestion de terminaux qui est située ici, à Ottawa. Leur champ de responsabilité s'étend du pôle Nord à la frontière canado-américaine et comprend aussi une zone qui commence à plus de 100 milles au large de la côte Ouest et qui se termine au milieu de l'Atlantique Nord.

Le sénateur Forrestall: Comment allez-vous de l'Atlantique Nord à la côte ouest? Passez-vous par le pôle Nord?

M. Barnacle: Oui, nous passons au-dessus du pôle.

L'Association canadienne du contrôle du trafic aérien, l'ACCTA, a été fondée en 1959. C'est un des syndicats constitués du pays; il a été constitué en 1962. Nous avons une triple mission: promouvoir la sécurité et l'efficacité du contrôle de la circulation aérienne; promouvoir la conduite et le bien-être de nos membres et promouvoir la situation du service de contrôle de la circulation aérienne. Chaque jour, nos membres jouent un rôle important dans le fonctionnement du système de navigation aérienne du Canada.

In line with our mandate, we recognize the importance of the Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board. It is imperative that such a body have the power and resources — and I wish to emphasize that this will be a recurring theme of our submission — to properly oversee the system and provide policy makers with the crucial information required to maintain and increase the level of safety expected by Canadians.

CATCA and its members have participated fully in all of the investigations conducted into air traffic services by the Transport Safety Board and its predecessor, the Canadian Aviation Safety Board. We have also been participants in investigations conducted by other parties, such as the minister's task force on aviation matters and the Dubin Inquiry.

Bill S-2 proposes changes aimed at increasing the emphasis on the identification of safety deficiencies through Transport Safety Board investigations. We concur wholeheartedly with any amendment that promotes safety, including increasing the protection of "witnesses" who give information to investigators. We believe it is appropriate to consider what has come to be known as "whistle-blower" protection. Since the provider of Canada's air navigation service is now a private company and not a government department, and in light of the comments by the Auditor General in his 1997 report, individuals reporting alleged safety deficiencies to the Transport Safety Board should be protected from disciplinary action by the employer.

Our members are encouraged to utilize the board's confidential safety reporting system. We are, however, concerned about the level of support given this type of program. With the limited resources presently available to the Transport Safety Board, it is easy for this type of program to become a data gathering exercise only. Rather than seeing information used for prevention purposes, you see detailed analyses of reports occurring only after a significant accident or incident. For the Transport Safety Board to properly fulfil its mandate, it must be adequately staffed and funded. While this concern is not directly related to the issue before you, we believe it is worthy of your consideration.

At this point I will refer you to some of the special investigations which the board or its predecessor have undertaken in the past, and of which we have been very supportive. These were reports or special investigations with a proactive or preventive theme; they did not arise from a specific accident but from a pattern of incidents or concerns that had been raised and into which the board conducted an investigation and made detailed recommendations.

For example, there is a 1987 report on a special investigation into the risk of collisions involving aircraft on or near the ground. It is a fairly thick document. As background, in 1985 the board had been gathering data with respect to near collisions on or near the ground and, as a result, announced a public inquiry in 1986. This report came out in 1987 and contained a long list of recommendations for improving air safety, essentially dealing

Compte tenu de notre mandat, nous reconnaissons l'importance du Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports. Il est essentiel que cet organisme dispose des pouvoirs et des ressources nécessaires — et je tiens à souligner que ce thème reviendra souvent dans notre présentation — pour superviser le système et apporter aux décideurs les renseignements cruciaux dont ils ont besoin pour maintenir et augmenter le niveau de sécurité auquel les Canadiens s'attendent.

L'ACCTA et ses membres ont participé pleinement à toutes les enquêtes que le Bureau de la sécurité des transports et son prédécesseur, le Bureau canadien de la sécurité aérienne, ont mené sur la circulation aérienne. Nous avons également participé à d'autres enquêtes telles que celle du groupe de travail du ministre sur l'aviation et l'enquête Dubin.

Le projet de loi S-2 propose des changements qui doivent permettre aux enquêtes du Bureau de la sécurité des transports de mieux déceler les lacunes sur le plan de la sécurité. Nous approuvons sans réserve toute modification visant à promouvoir la sécurité, notamment en augmentant la protection accordée aux «témoins» qui fournissent des renseignements aux enquêteurs. Nous croyons souhaitable d'envisager ce que l'on appelle la protection des dénonciateurs. Étant donné que le fournisseur des services de navigation aérienne du Canada est maintenant une société privée et non plus un service gouvernemental et compte tenu des observations que le vérificateur général a faites dans son rapport de 1997, il faudrait protéger les personnes qui signalent au Bureau de la sécurité des transports les lacunes sur le plan de la sécurité contre toute sanction disciplinaire de la part de l'employeur.

Nous invitons nos membres à se servir du système de rapports confidentiels sur la sécurité que le bureau a mis en place. Néanmoins, nous avons des inquiétudes quant à l'appui dont ce genre de programme bénéficie. Compte tenu des ressources limitées dont le bureau dispose actuellement, ce genre de programme pourrait facilement se limiter à la collecte de données. Au lieu de servir à la prévention, les rapports pourraient être analysés en détail uniquement après un accident grave. Pour que le bureau s'acquitte de son mandat, il faut qu'il dispose de personnel et de fonds suffisants. Cette préoccupation n'est pas directement liée au sujet qui vous intéresse, mais nous croyons qu'il vaudrait la peine de l'examiner.

Je mentionnerai maintenant certaines des enquêtes spéciales que le bureau ou son prédécesseur a entreprises par le passé et que nous avons soutenues très activement. Il s'agissait de rapports ou d'enquêtes spéciales qui poursuivaient un but préventif. Cela ne faisait pas suite à un accident particulier, mais plutôt à une série d'accidents ou d'inquiétudes sur lesquels le bureau a mené enquête et formulé des recommandations détaillées.

Par exemple, il y a un rapport de 1987 sur une enquête spéciale portant sur le risque de collision impliquant des aéronefs au sol ou près du sol. Il s'agit d'un document assez épais. Je vous rappelle qu'en 1985, le bureau avait recueilli des données sur des quasi-collisions au sol ou à proximité du sol, à la suite de quoi il avait annoncé la tenue d'une enquête publique en 1986. Ce rapport a été publié en 1987 et il contenait une longue liste de

with collisions on or near the ground, or what we often refer to as "runway incursions."

Another report of which we were very supportive was the report on the special investigation into air traffic control services in Canada, which was published in March 1990 by the predecessor board, the Canadian Aviation Safety Board. That report arose as a result of the board's noting that there had been a series of "losses of separation," as it is referred to, in air space around Pearson airport in Toronto in late 1988.

There were 217 occurrences over a time period and the board determined that that was a matter that justified some investigation, again without waiting for an accident. Lengthy discussions and hearings were held and recommendations were made.

Our concern with reports of the Safety Board in the past has been that the recommendations were not carried out in toto by Transport Canada. Some recommendations would be implemented and some would not. We have just had occasion to go through a nine-day hearing before an arbitrator with respect to a brakes issue, which had to do with a recommendation of the safety board in 1990 that was not implemented by Transport Canada.

Our concern has always been with what happens to the recommendations, but we have been supportive of this type of process of the board, and we are very hopeful that the board will continue to be able to do that. However, in this day and age, when government services are continually under attack, we are concerned that this type of preventive investigation may become less frequent. That goes along with our concerns about the confidential safety reporting system, which is essentially a telephone or e-mail line that can be used to raise concerns. We are concerned that those issues will go nowhere because of the potential inability of the board to investigate them.

Bill S-2 introduces a civil penalty which can be levied against any person who "fails" to provide information to an investigator, but the bill protects any representations to the Transport Safety Board on confidential or draft reports by persons who have a direct interest and are asked to review the report. We are pleased that this bill gives the Transport Safety Board teeth to investigate, but caution that the flip side to these added provisions must be thoroughly examined to ensure that persons are not unduly penalized or coerced because of their involvement in situations. That is a companion to the whistle-blowing perspective from our employer.

CATCA's concern lies predominantly, however, with ensuring that all information extracted from various sources remains protected. Section 28 of the current legislation provides protection for the use of on-board recordings. Subsection (1) defines those recordings, but it fails to include those used in air traffic control. Controllers, in performing their duties, use a number of different communication systems, each of which is recorded and can be used in Transport Safety Board investigation.

recommandations visant à améliorer la sécurité aérienne surtout en ce qui concerne les collisions au sol ou près du sol ou ce que l'on appelle souvent les «intrusions sur les pistes».

Un autre rapport que nous avons largement appuyé était celui de l'enquête spéciale sur les services de contrôle de la circulation aérienne, qui a été publié en mars 1990 par le prédécesseur du bureau, le Bureau canadien de la sécurité aérienne. Ce rapport avait été préparé parce que le bureau avait constaté une série d'incidents où l'espacement n'avait pas été respecté dans l'espace aérien entourant l'aéroport Pearson, à Toronto, à la fin de 1988.

Il y avait eu 217 incidents au cours d'une période donnée et le bureau avait jugé nécessaire de mener enquête, sans attendre qu'un accident ait lieu. Il avait tenu de longues discussions et de longues audiences et avait formulé des recommandations.

Malheureusement, par le passé, Transports Canada n'a pas donné suite à toutes les recommandations des rapports du Bureau de la sécurité aérienne. Il a suivi certaines d'entre elles, mais pas toutes. Nous venons de participer à une audience de neuf jours devant un arbitre en ce qui concerne une question de frein qui se rapportait à une recommandation formulée par le Bureau de la sécurité en 1990, mais à laquelle Transports Canada n'a pas donné suite.

Nous nous sommes toujours souciés de ce qu'il advient des recommandations, mais nous avons appuyé le travail du bureau et nous espérons vivement qu'il pourra le poursuivre. Néanmoins, par les temps qui courent, les services gouvernementaux sont constamment attaqués et nous craignons que ce genre d'enquête préventive devienne moins fréquent. Cela va de pair avec nos préoccupations concernant le système de rapport confidentiel sur la sécurité qui se compose essentiellement d'une ligne téléphonique ou d'une adresse de courrier électronique qui permet de faire part de certaines inquiétudes. Nous craignons que ce genre d'information soit sans effet parce que le bureau ne sera pas en mesure d'enquêter.

Le projet de loi S-2 prévoit des pénalités contre toute personne qui refuserait de communiquer des renseignements à un enquêteur, mais il protège les observations qui sont faites au bureau dans les rapports confidentiels préliminaires communiqués aux personnes qui s'y intéressent directement ou qui sont chargées de les examiner. Nous nous réjouissons de voir que ce projet de loi confère au bureau des pouvoirs d'enquête réels, mais il faudrait examiner attentivement ces dispositions supplémentaires pour s'assurer que les gens ne seront pas pénalisés indûment en raison de leur rôle. Cela doit accompagner la perspective de notre employeur en ce qui concerne les dénonciations.

Notre association tient surtout à ce que tous les renseignements obtenus de diverses sources restent protégés. L'article 20 de la loi actuelle fournit une protection pour l'utilisation des enregistrements effectués à bord. Le paragraphe (1) donne une définition de ces enregistrements qui n'inclut pas les enregistrements effectués lors d'opérations de contrôle aérien. Les contrôleurs aériens, dans l'exercice de leurs fonctions, utilisent différents systèmes de communication, qui sont tous enregistrés et peuvent être utilisés au moment d'enquêtes réalisées par le Bureau de la sécurité des transports.

As it now stands, section 28 of the act, dealing with on-board recordings, refers to the cab type: the aircraft flight deck, the locomotive cab, or the bridge or control room of a ship. The proposed amendments under section 28 would add a pipeline control centre or operations room and would also make some modifications to subsection 28(2) to incorporate video recordings.

Our concern is that our air traffic control facilities, the towers as well as the centres, also have what the previous witness referred to as "event recorders", which continually monitor the communications of the facility. They are not under the control of the individual air traffic controller. They are permanent recording devices on all telephone land lines, on the radar scopes and on the data information that is displayed in front of the controller, and on all frequencies used by the control personnel with aircraft or other units. As a result, there is a complete record of everything that occurs at that position dealing with air traffic control through those various forms of communication.

In the existing act, section 28 deals with the on-deck type of approach and section 29 specifically refers to air traffic control communications as communication records. Our concern is that, with the proposed deletion of subsections 29(3), (4) and (5), which provide for limitations or restrictions on the use of air traffic control records, a gap may be opened up in the legislation which would result in less protection being provided to these types of communications than was previously provided, particularly in the case of land line or telephone related communications as opposed to broadcast or public domain communications.

Recognizing that the drafters of the amendments have expanded section 28 to deal with the operations type of centre, such as a pipeline operations room or control centre, we propose that it would be appropriate to include aviation control facilities as another group or centre within section 28(1). We would propose that section 28(1)(a) be amended to include the following subsection:

(v) a control facility for aviation operations

That would require some consequential amendments, first, in section 28(1)(b) to include an aviation facility, and then in the main body of the paragraph underneath section 28(1)(b), where there is a reference to the various types of locales, such as flight decks and pipeline control centres.

This amendment would ensure that internal air traffic control communications are afforded the same treatment as other operations. That would also reduce any concerns over the elimination of the specific protections set out in section 29(3), (4) and (5). The amendment to section 29, which covers air traffic control communications, has the potential to reduce what protection is afforded those communications unless they are incorporated into section 28.

Our association hopes to continue its long-standing relationship with the Transportation Safety Board and with institutions that, like the Senate, deal with proposed legislation that has potential to affect us all. It is important to recognize that all modes of

L'article 28 de la loi actuelle concernant les enregistrements de bord fait allusion au poste de pilotage d'un aéronef, à la cabine d'une locomotive ou à la passerelle ou toute salle de contrôle d'un navire. Les changements proposés ajouteraient à la liste la salle de contrôle ou de pompage d'un pipeline et apporteraient également des modifications au paragraphe 28(2) afin d'inclure les enregistrements vidéo.

Nos installations de contrôle de la circulation aérienne, les tours et les centres sont également dotés de ce que le témoin précédent a appelé des «consigneurs d'événements» qui surveillent continuellement les communications. Ces dispositifs ne sont pas commandés par les contrôleurs de la circulation aérienne. Il s'agit de dispositifs d'enregistrement permanent placés sur toutes les lignes téléphoniques terrestres, les écrans radar et les données affichées devant le contrôleur ainsi que sur toute fréquence que le personnel de contrôle utilise pour communiquer avec les aéronefs ou les autres unités. On enregistre donc tout ce qui se fait ou qui se dit, par l'entremise des divers moyens de communication, sur le plan du contrôle de la circulation aérienne.

Dans la loi actuelle, l'article 28 se rapporte aux communications qui sont reçues dans le poste de pilotage ou qui en émanent tandis que l'article 29 concerne les enregistrements contrôle. Nous craignons qu'en supprimant les paragraphes 29(3), (4) et (5), qui imposent des limites ou des restrictions quant à l'utilisation de ces enregistrements contrôle, on crée une lacune et que ces communications se trouvent moins bien protégées qu'avant, surtout dans le cas des lignes terrestres ou des communications téléphoniques par opposition aux communications radiodiffusées ou publiques.

Reconnaissant que les rédacteurs du projet de loi ont élargi l'article 28 pour y inclure les centres opérationnels tels que les salles de contrôle ou de pompage de pipeline, nous estimons qu'il faudrait inclure les installations de contrôle de l'aviation dans un autre groupe du paragraphe 28(1). Nous proposons de modifier l'alinéa 28(1)a) (version anglaise) pour y inclure ce qui suit:

(v) a control facility for aviation operations

Cela exigerait des modifications corrélatives, premièrement à l'alinéa 28(2)b) pour y inclure une installation d'aviation, puis dans le corps de l'alinéa 28(1)b), là où il est question de divers types d'endroits tels que les postes de pilotage et les centres de contrôle de pipeline.

Grâce à cette modification, les communications internes du contrôle de la circulation aérienne seraient traitées sur le même pied que les autres opérations. Cela réduirait également toute crainte que suscite l'élimination des protections prévues aux paragraphes 29(3), (4) et (5). Le changement proposé à l'article 29, qui couvre les enregistrements contrôle de la circulation aérienne, risque de réduire la protection dont ces enregistrements bénéficient à moins que ce ne soit inclus dans l'article 28.

Notre association espère poursuivre les relations qu'elle entretient depuis longtemps avec le Bureau de la sécurité des transports et les institutions qui, comme le Sénat, s'intéressent à ce projet de loi qui risque d'avoir des conséquences pour nous tous.

transportation, air travel in particular, are predicted to dramatically increase into the year 2000 and beyond. It is through committees such as this that our contribution to the Canadian air navigation system can be voiced to assist in the establishment of legislation that will respond to those demands.

Subject to any questions or comments committee members may have, we would like to take this opportunity to thank you for allowing us to present our concerns to you today.

Senator Roberge: I have a few questions based on safety. I wanted to take advantage of your visit here to ask you about some matters which are not entirely related to Bill S-2. For example, what are the hours of work for an air traffic controller?

Mr. C.A. Rushton, Vice-President Technical, Canadian Air Traffic Control Association: In our collective agreement it is 34 hours per week. We work five days on and four days off. Usually, it is an eight and one-quarter hour shift, but that can vary.

Senator Roberge: Are there any rest periods in between?

Mr. Rushton: We get them when they are available. If traffic is light, we get more breaks than if it is heavy, which, unfortunately, is not the way you want it. The busier the traffic, the more people have to work.

Senator Roberge: In trucking, studies were made which evaluated the length of time for which individuals can work without becoming overtired. The attendance of an individual is limited to a number of hours of work. After that, the worker becomes less alert. Have any studies like that been done for air traffic controllers?

Mr. Barnacle: Yes, senator. There has been a major study on shift work, which is now in its third phase. It has examined the effects of shift work and of different shift schedules on controllers, and it has reviewed the issue of taking breaks away from an operating position. While it recommended that such breaks be incorporated on a more formal basis, it did not actually specify the amount of time that an individual should spend in a control position before having a break. The Transportation Safety Board in its 1990 report made a similar recommendation that there should be restrictions on the amount of time spent at a control position without a break.

This whole issue is one that is very much alive as between the union and our present major employer, NAV CANADA. I mentioned that we have just completed a major case on the issue as to what are the current requirements under the collective agreement for such breaks. We have not yet received a decision on that matter, and we will not for some months. Beyond that, I do not know how much more we can say about what is currently in place, except that it is a point of dispute as to what the term "operational requirements" actually means.

Il est important de reconnaître que tous les modes de transport, surtout le transport aérien, vont connaître une croissance spectaculaire en l'an 2000 et au-delà. C'est grâce à des comités comme le vôtre que nous pouvons contribuer au système de navigation aérienne du Canada pour faciliter l'établissement de lois qui répondront à ces exigences.

Nous sommes prêts à répondre à vos questions et nous voudrions profiter de l'occasion pour vous remercier de nous avoir permis de vous faire connaître nos préoccupations.

Le sénateur Roberge: J'ai quelques questions concernant la sécurité. Je voudrais profiter de votre visite pour vous poser des questions qui ne sont pas tout à fait en rapport avec le projet de loi S-2. Par exemple, quelles sont les heures de travail d'un contrôleur de la circulation aérienne?

M. C.A. Rushton, vice-président technique, Association canadienne du contrôle du trafic aérien: Notre convention collective prévoit 34 heures par semaine. Nous travaillons cinq jours qui sont suivis de quatre journées de repos. Généralement, nous travaillons par postes de huit heures et quart, mais cela peut varier.

Le sénateur Roberge: Avez-vous des périodes de repos dans l'intervalle?

M. Rushton: Nous en avons lorsque c'est possible. Si la circulation est peu dense, nous avons davantage de pauses que si elle est intense, ce qui n'est malheureusement pas une bonne chose. Plus il y a de circulation, plus vous devez travailler.

Le sénateur Roberge: Dans le secteur du camionnage, on a étudié la période de temps pendant laquelle les gens pouvaient travailler sans trop se fatiguer. Vous ne pouvez rester attentif que pendant un certain nombre d'heures de travail. Après cela, vous devenez moins alerte. A-t-on fait le même genre d'étude pour les contrôleurs de la circulation aérienne?

M. Barnacle: Oui, sénateur. Il y a eu une étude importante sur le travail par postes qui en est à la troisième phase. Elle a examiné les effets du travail par postes et des différents horaires de travail sur les contrôleurs ainsi que la question des pauses. Elle a recommandé de prévoir ces pauses de façon plus officielle, mais sans préciser quel doit être l'intervalle entre chaque pause. Dans son rapport de 1990, le Bureau de la sécurité des transports a fait une recommandation similaire quant à la limitation de la durée du travail entre les pauses.

Toute cette question fait l'objet d'un débat actuellement entre le syndicat et notre principal employeur actuel, nommément NAV CANADA. Comme je l'ai dit, nous venons tout juste de terminer un important dossier sur la question de savoir quelles sont les exigences actuelles aux termes de la convention collective pour de telles pauses. La décision n'a pas encore été rendue dans cette affaire et ne le sera pas avant plusieurs mois. À part cela, j'ignore ce que je peux dire d'autre au sujet de ce qui est actuellement en place, sinon qu'il y a actuellement un différend quant au sens de l'expression «exigences opérationnelles».

Senator Roberge: There is a subcommittee of this committee which deals with safety in all modes of transportation across the country. Could you send us some of the studies that have been made on that subject? That would be helpful to us.

Mr. Barnacle: We would be pleased to do that. The first two phases of the study have been completed. It was a cooperative effort in which we participated with Transport Canada as well as other private agencies.

Senator Poulin: As you can understand from our comments at the beginning of these proceedings, as well as from our questions, we are most concerned about the support that you bring to your employees, because of the role they play in our country's safety and in the safety of all Canadians as they travel back and forth. We have all read the studies in the last 20 years that say that your job is probably one of the most stressful in this country.

What kind of support do you bring to your members to ensure that they can operate at their best as professionals during their 34-hour work week?

Mr. Rushton: I am also an operational controller. I am only involved part time in the union as vice president; so that is an important question to me.

One of the most important things to us is the hours of work. To survive 35 years in this job, you do not want to be working long hours and long weeks, and we are working pretty hard toward that in the collective bargaining process. There is a lot of overtime in our profession right now, which is another thing that we need to get under control.

You can work nine days in a row before taking a day off. That is a lot. We have been short staffed since I have been there, which is 11 years. Personally, I would like to see our pensions changed so that we could retire a little sooner after working at a busy centre. I think that is something we will work toward in our next collective agreement.

We also have a very good occupational health program that we support, along with the employer. In Vancouver, for instance, a lady, who is part of a consulting firm and works with us, travels across the province taking part in discussions and setting up field trips, and things like that. She talks about cancer and heart disease.

We also have critical-incident stress debriefers. We have trained a number of people in each unit. In theory, if you have a critical incident, something quite stressful, you are pulled off work right away and you are given a debriefing by one of these people.

Senator Poulin: Have the association and the employer agreed on an employee assistance program? All of us have personal

Le sénateur Roberge: Notre comité a constitué un sous-comité qui traite de la sécurité dans tous les modes de transport partout au Canada. Pourriez-vous nous faire parvenir certaines des études qui ont été faites sur ce sujet? Cela nous serait utile.

M. Barnacle: Nous nous ferons un plaisir de le faire. Les deux premières étapes de l'étude sont terminées. C'est un effort collectif auquel nous avons participé, de même que Transports Canada et d'autres organisations privées.

Le sénateur Poulin: Comme vous avez pu le constater en entendant nos observations en début de séance ainsi que nos questions, nous nous intéressons vivement au soutien que vous apportez à vos employés, à cause du rôle qu'ils jouent pour assurer la sécurité du pays et celle de tous les Canadiens quand ils se déplacent d'un bout à l'autre de notre grand pays. Nous avons tous lu les études publiées depuis 20 ans, d'après lesquelles votre travail est probablement l'un des plus stressants qui existe.

Quel soutien donnez-vous à vos membres pour garantir que ces derniers puissent donner le meilleur d'eux-mêmes en tant que professionnels pendant leur semaine de travail de 34 heures?

M. Rushton: Je suis moi aussi contrôleur aérien. Je ne m'occupe d'affaires syndicales qu'à temps partiel, à titre de vice-président; cette question a donc beaucoup d'importance pour moi.

L'un des aspects les plus importants pour nous, ce sont les heures de travail. Pour survivre 35 ans dans cet emploi, il ne faut pas travailler de longues heures et de longues semaines, et nous faisons beaucoup d'efforts en ce sens dans le cadre des négociations collectives. Actuellement, les gens font beaucoup de temps supplémentaire dans notre profession, et c'est un autre aspect que nous devons surveiller de près.

Il nous arrive de travailler neuf jours d'affilée avant d'avoir une journée de congé. C'est beaucoup. Depuis 11 ans que je fais ce travail, nous avons toujours été à court d'effectifs. Personnellement, je voudrais que l'on modifie notre régime de pension afin que nous puissions prendre notre retraite un peu plus tôt après avoir travaillé dans un centre très occupé. Nous essaierons de progresser à cet égard dans notre prochaine convention collective.

Nous avons aussi un très bon programme de santé au travail que nous appuyons, de même que l'employeur. À Vancouver, par exemple, une femme qui fait partie d'un cabinet d'experts-conseils et qui travaille avec nous sillonne la province pour participer à des discussions en groupes, organiser des sorties, et cetera. Elle nous parle par exemple du cancer et des maladies coronariennes.

Nous avons aussi des équipes d'intervention anti-stress qui interviennent après un incident critique. Nous avons formé un certain nombre de personnes dans chaque unité. En théorie, en cas d'incident critique, quand il arrive quelque chose de très stressant, l'employé visé est immédiatement remplacé au travail et rencontre l'une de ces personnes en tête-à-tête.

Le sénateur Poulin: L'association et l'employeur se sont-ils entendus sur un programme d'aide aux employés? Chacun d'entre

situations with which we have to deal in our lives. Personal situations can sometimes affect the performance of employees.

Mr. Rushton: One of the first things NAV CANADA did was to get us a very good employee assistance program through a private firm.

Senator Forrestall: In the last paragraph on page 1 of your brief you state:

...in light of the comments by the Auditor General in his 1997 report, individuals reporting alleged safety deficiencies to the TSB should be protected from disciplinary actions by their employer.

Is that not covered to your satisfaction in the present bill?

Mr. Barnacle: I am referring there to the "regulation of safety" section of the Auditor General's report, which starts at section 19.99. It refers to the system as a performance-based review, or a performance-based monitoring system, in that it is a system which requires assessment of performance in order to determine whether safety is being met. However, that assessment does not come from specific investigation by Transport Canada, the regulator. It comes from monitoring.

What we are saying is that, given there is an emphasis on reporting, whether it is to the safety board or to the regulator, Transport Canada, then that is how the system will be subject to evaluation for safety purposes.

We believe we will need the protection for our members that is commonly known as whistle-blowing protection. We do not currently have that. Just as with any other employer, there can be an issue as to breach of confidentiality in releasing information from a work location.

Senator Forrestall: Are there models, Mr. Barnacle, that might be applicable to your case and which we could examine?

Mr. Barnacle: I cannot point you to specific provisions of other acts, and I realize that that is not supportive on our part. I apologize for not being in a position to give that to you today. Obviously, we can do that ourselves through our collective agreement with our current employer. Also, that can be done through legislation given that there are protections in this act for the use of information.

Under section 32, for example, there is protection for an informant or for certain witnesses to the board. We would want to ensure that, from our perspective, it is broad enough to cover our members using the confidential reporting system or acting as any other kind of voluntary witness to the board.

Senator Forrestall: Is it sufficiently important that resources should be devoted not only to solving the problem but to putting the mechanisms in place?

nous doit vivre avec une situation personnelle et il arrive parfois que l'une ou l'autre de ces situations nuise au rendement des employés.

M. Rushton: L'une des premières choses que NAV CANADA a faites a été de mettre sur pied à notre intention un très bon programme d'aide aux employés, par l'entremise d'une entreprise privée.

Le sénateur Forrestall: Dans le dernier paragraphe de la page 1 de votre mémoire, vous dites:

...compte tenu des observations formulées par le vérificateur général du Canada dans son rapport de 1997, quiconque signale au BST ce qui lui apparaît comme une lacune au plan de la sécurité doit être mis à l'abri d'une sanction de la part de l'employeur.

Le projet de loi ne vous donne-t-il pas satisfaction à ce sujet?

M. Barnacle: Dans ce passage, je fais allusion à la section du rapport du vérificateur général traitant de la «réglementation de la sécurité», aux paragraphes 19.99 et suivants. On y décrit le système comme un système fondé sur l'examen ou le contrôle du rendement, c'est-à-dire que le système exige que l'on fasse une évaluation du rendement pour établir si tout est sécuritaire. Cette évaluation n'est cependant pas faite à l'occasion d'une enquête spécifique menée par l'autorité réglementaire, nommément Transports Canada. Cela se fait plutôt par un contrôle périodique.

Nous disons qu'étant donné que l'on met l'accent sur les rapports, que ce soit au Bureau de la sécurité des transports ou à l'autorité réglementaire, Transports Canada, c'est de cette façon que le système sera évalué en ce qui a trait à la sécurité.

Nous croyons qu'il faut accorder à nos membres une protection en cas de dénonciation. Cela n'existe pas actuellement. Comme dans le cas de n'importe quel autre employeur, on peut porter des accusations d'avoir violé la confidentialité pour avoir diffusé des renseignements recueillis dans un lieu de travail.

Le sénateur Forrestall: Existe-t-il des modèles, monsieur Barnacle, qui pourraient s'appliquer à votre cas et que nous pourrions examiner?

M. Barnacle: Je ne saurais vous signaler des dispositions précises d'autres lois et je me rends compte que je ne suis pas très utile. Je m'excuse de ne pas être en mesure de vous donner cette précision aujourd'hui. Nous pouvons bien sûr nous en charger nous-mêmes en inscrivant cette protection dans notre convention collective avec notre employeur actuel. Cela peut aussi se faire par voie législative, étant donné que le projet de loi prévoit une protection pour l'utilisation de l'information.

À l'article 32, par exemple, on accorde une certaine protection à un informateur ou à certains témoins qui comparaissent. Nous voulons nous assurer que cette protection est assez solide, de notre point de vue, pour protéger nos membres qui recourent au système de rapports confidentiels ou qui témoignent ou comparaissent d'une façon ou d'une autre devant le Bureau de la sécurité.

Le sénateur Forrestall: Cette question est-elle importante au point qu'il faudrait y consacrer des ressources, non seulement pour résoudre le problème, mais aussi pour mettre en place les mécanismes voulus?

Mr. Barnacle: Yes. It is our concern that we will have a great house but there will be no furniture inside.

Senator Forrestall: A great data collection system could be in place but it would not be producing any comfort.

Mr. Barnacle: We certainly want to see the safety board as being very active. That is a prime objective of the Canadian Air Traffic Control Association. Frankly, we would like to see the regulator, Transport Canada, being more active, but that is not before you.

The safety board needs not only to examine past events but also to conduct investigations, as it has done before, in areas where patterns of activity suggest a developing problem for the future.

Senator Forrestall: That makes sense. Another area you mentioned, and it startled me a little bit, was the excessive overtime. Could you take me through the Toronto terminal, so to speak?

Mr. Rushton: No, but I could take you through Vancouver East Side. I started working in that airport in 1989. Then it was quite common to work seven days on and two days off. That would probably be normal. Through the summer you would work a little more and through the winter a little less.

Most of us like it to an extent for the first few years, and then we discover that we really need a life with family and we want to work less. The problem is that, if you do not work that shift, you do not get summer leave because you have to cover for your buddies. Also, you come to work short-staffed, which is much more tiring than having to work the extra days.

Some people work substantial amounts of overtime. Some people do not work any. The employer is relatively good about not forcing you to work overtime unless he is really stuck.

Senator Spivak: Why should anyone work overtime?

Mr. Rushton: The easiest answer would be the salary increase, but we have been told that, if we do not work the overtime, we cannot have leave. They need five people sitting down on the East Side each morning. That means they need seven people physically there so that one or two can be on a break.

Senator Spivak: Has this changed since the transition? What was it like before?

Mr. Rushton: The staffing is the same. They have been training full steam since I got there. I was the first person hired after a long break. They have not stopped training since.

Senator Forrestall: We were told by NAV CANADA that this would come to an end two years ago. That is why it surprised me that you used not only the word "overtime" but the word

M. Barnacle: Oui. Ce que nous craignons, c'est que nous aurons une maison magnifique, mais qui ne sera pas meublée.

Le sénateur Forrestall: Autrement dit, on pourrait mettre en place un excellent système de cueillette de données, mais il ne vous donnerait aucun réconfort.

M. Barnacle: Chose certaine, nous voulons que le bureau soit très actif. C'est un objectif essentiel de l'Association canadienne du contrôle du trafic aérien. Enfin, nous voudrions que le responsable de la réglementation, c'est-à-dire Transports Canada, soit plus actif, mais cela n'est pas la question qui vous occupe.

Le Bureau de la sécurité doit non seulement examiner les événements antérieurs, mais doit aussi mener des enquêtes, comme il l'a fait dans le passé, dans des domaines d'activités où la tendance suggère qu'un problème pourrait surgir à l'avenir.

Le sénateur Forrestall: C'est logique. Par ailleurs, vous avez dit que vous faisiez trop de temps supplémentaire, ce qui m'a quelque peu étonné. Pourriez-vous me faire faire le tour du propriétaire de l'aérogare de Toronto, pour ainsi dire?

M. Rushton: Non, mais je pourrais vous faire faire le tour de l'aérogare est de Vancouver. J'ai commencé à travailler dans cet aéroport en 1989. À cette époque, il était très courant de travailler sept jours d'affilée, suivis de deux journées de congé. C'était normal. Pendant l'été, on travaillait un peu plus, et un peu moins en hiver.

La plupart d'entre nous aimions cet horaire, dans une certaine mesure, pendant les premières années, après quoi nous nous apercevions que nous avions vraiment besoin de travailler moins et de consacrer plus de temps à notre famille. Le problème, c'est que si l'on refuse de travailler selon cet horaire, on n'a pas de vacances en été, parce qu'il faut alors remplacer nos camarades. De plus, on est alors à court d'effectifs, ce qui est plus fatigant que de travailler les journées supplémentaires.

Il y en a qui font beaucoup de temps supplémentaire. D'autres n'en font pas du tout. L'employeur est relativement souple, puisqu'il ne force personne à faire du temps supplémentaire, à moins d'être vraiment mal pris.

Le sénateur Spivak: Mais qu'est-ce qui vous incite à faire du temps supplémentaire?

M. Rushton: La première réponse qui me vient à l'esprit, c'est le revenu supplémentaire, mais on nous a dit que si nous ne faisons pas de temps supplémentaire, nous ne pourrions pas avoir de vacances. Il leur faut cinq personnes au poste chaque matin pour surveiller l'aérogare est. Cela veut dire qu'il faut sept personnes sur place, pour qu'une ou deux personnes puissent être en pause.

Le sénateur Spivak: Cela a-t-il changé depuis la transition? Comment était-ce avant?

M. Rushton: Les effectifs sont les mêmes. Depuis que je suis là, on ne cesse de faire de la formation. J'ai été la première personne embauchée après un long intervalle. Depuis, on n'a pas cessé de faire de la formation.

Le sénateur Forrestall: Les représentants de NAV CANADA nous ont dit que cela cesserait il y a deux ans. C'est pourquoi j'ai été étonné de vous entendre non seulement utiliser le mot «temps

“excessive.” That is scary. I serve notice that they will be hearing from us.

Senator Johnson: Is it my understanding that nothing has changed since NAV CANADA took over the operation?

Mr. Barnacle: That is fair to say.

Senator Johnson: They spoke to us about this in committee. Colleagues may recall that they mentioned something about looking at this issue.

Mr. Rushton: Last March, it looked like there was not much overtime. All of the people who liked to work overtime were wondering if they would have to sell their houses.

Senator Johnson: I discussed this on a plane with an air traffic controller who was travelling to Ottawa a couple of weeks ago. He told me he was worried about the safety of Canadians flying in this country now. Was he being dramatic? He was coming to attend union meetings here.

Mr. Barnacle: Certainly, the association has made it a prime objective in this round of collective bargaining to find a way to reduce overtime. The association does not support overtime. We do support the concept that individual air traffic controllers, who have been subject to a wage freeze for the last seven years, should be entitled to translate their earnings into regular hours and not have to rely on overtime in order to maintain their standard of living.

However, there are a number of institutional barriers as well. Mr. Rushton, for example, is an IFR controller in an area control centre, and air traffic controllers in his area must be qualified for a very specific section of air space. As a result, there have been continual problems in having enough controllers in the areas where they are needed. The Winnipeg area control centre, for example, is only 77 per cent staffed. Staffing has been as low as 63 per cent and has never gotten above 79 per cent.

Senator Forrestall: Is your area 90 per cent staffed, Mr. Rushton?

Mr. Rushton: It is approximately that, 90 per cent of the numbers that the employer feels are correct.

Mr. Barnacle: Yes, those are percentages of the numbers required by the employer and not necessarily the higher numbers we feel they need.

Senator Johnson: What costs would we be looking at in order to come to a meeting of minds on this as between the employer and yourselves? What kind of increase are we discussing?

Mr. Barnacle: It is not a question that we are disagreeing with the employer that more controllers are needed.

Senator Johnson: But where is the meeting ground so that safety and the financial side are both satisfied? I do not feel very safe in the air after having that chat with that person, and, from what you are telling me, things are getting worse. How can we

supplémentaire» mais en plus dire que vous en faisiez trop. C'est effrayant. Je les avertis qu'ils entendront parler de nous.

Le sénateur Johnson: Si je comprends bien, rien n'a changé depuis que NAV CANADA a pris les rênes de l'organisation?

M. Barnacle: On peut dire que rien n'a changé.

Le sénateur Johnson: Il nous en ont parlé devant le comité. Nos collègues se rappelleront qu'ils nous ont dit qu'ils examineraient la question.

M. Rushton: En mars dernier, il ne semblait pas y avoir beaucoup de temps supplémentaire. Tous ceux qui aimaient faire du temps supplémentaire se demandaient s'ils n'auraient pas à vendre leurs maisons.

Le sénateur Johnson: J'en ai discuté à bord d'un avion avec un contrôleur du trafic aérien qui se rendait à Ottawa, il y a quelques semaines. Il m'a dit qu'il s'inquiétait au sujet de la sécurité des Canadiens qui voyageaient en avion. Est-ce qu'il exagérait? Il venait ici pour assister à des réunions syndicales.

M. Barnacle: Chose certaine, l'association s'est fixée comme premier objectif, au cours de cette ronde de négociations collectives, de réduire le temps supplémentaire. L'association est contre le temps supplémentaire. Nous croyons que les contrôleurs du trafic aérien, qui ont subi un blocage des salaires depuis sept ans, devraient avoir le droit de gagner leur rémunération pendant leurs heures normales de travail, sans avoir besoin de faire des heures supplémentaires pour maintenir leur niveau de vie.

Il y a toutefois un certain nombre d'obstacles institutionnels. M. Rushton, par exemple, est contrôleur IFR dans un centre de contrôle régional et les contrôleurs du trafic aérien dans sa région doivent être spécialisés dans un secteur très précis de l'espace aérien. Il en résulte qu'il y a des problèmes incessants parce que l'on n'a pas suffisamment de contrôleurs dans certains secteurs. Le centre de contrôle régional de Winnipeg, par exemple, dispose de seulement 77 p. 100 des effectifs nécessaires. L'effectif a été aussi bas que 63 p. 100 et n'a jamais été supérieur à 79 p. 100.

Le sénateur Forrestall: Dans votre région, monsieur Rushton, l'effectif est à 90 p. 100?

M. Rushton: À peu près, 90 p. 100 du nombre que l'employeur estime nécessaire.

M. Barnacle: Oui, ce sont des pourcentages des effectifs exigés par l'employeur, pas nécessairement les effectifs encore plus nombreux dont ils auraient besoin à notre avis.

Le sénateur Johnson: Quelle serait l'ampleur des coûts si l'on voulait résoudre ce différend entre l'employeur et vous-même? Quelle serait l'importance de l'augmentation nécessaire?

M. Barnacle: Il n'y a pas de désaccord entre nous et l'employeur quant à la nécessité d'avoir un plus grand nombre de contrôleurs.

Le sénateur Johnson: Mais où se situe le juste milieu, de manière à ne pas compromettre la sécurité ni la stabilité financière? Je ne me sens pas très en sécurité dans les airs, après avoir eu ce petit entretien avec cette personne. D'après ce que

improve this situation? NAV CANADA was supposed to be the answer to a lot of these problems.

Mr. Barnacle: I have to say that, as tempting as it may be for us to dump on NAV CANADA at every opportunity, that is not our goal. It has only been here for a year. It inherited a system that had been operating for many years prior to that. To turn it around in one year would be very difficult.

Senator Johnson: Did Mr. Copeland not resign after about six months?

Mr. Barnacle: The vice-president for labour relations resigned, too, or was not there after September. We have no knowledge about the mechanics of the situation. Certainly, it is a situation which we are endeavouring to address from CATCA's perspective.

Senator Forrestall: Let me try another perspective. How many flights were you having daily say in Vancouver in 1989?

Mr. Rushton: Our traffic has increased by approximately 50 per cent since I started.

Senator Forrestall: Traffic has increased by 50 per cent and you were about 90 per cent staffed in 1989.

Mr. Rushton: We were a little lower staffed back then. They have been catching up to some extent in the last 10 years. Having only 10 years in, I am in the top third of the seniority list across the country.

Senator Forrestall: That speaks volumes. You mentioned Winnipeg. Do you have any numbers for that airport, off the top of your head?

Mr. Barnacle: Are you asking about the number of flights?

Senator Forrestall: Can you compare what was being asked of these men and women in, say, 1990 with today?

Mr. Barnacle: I could not give you numbers in terms of movement. I can tell you that the employer determines that it needs or believes it needs 162 controllers in that centre. I believe 134 are currently there. Again, you could do the math. I know it is operating at 77 per cent capacity, because that was a number I happened to glance at.

Senator Forrestall: Is this a national shortage that comes about as a result of the absence of adequate training?

Mr. Rushton: It started with the hiring freeze in 1986. As I say, they have been training non-stop since I started in 1987. There has never been a day I have gone to work that I have not been training someone or that someone beside me has not been training.

Senator Forrestall: How long does it take to train?

Mr. Rushton: Almost three years.

Mr. Barnacle: The failure rate is quite high. Depending on the area, if someone is coming off the street as a potential trainee, they will spend six months at Cornwall in the training institute there. If they come through that, then they will end up in a

vous me dites, c'est encore pire. Comment pourrions-nous améliorer la situation? NAV CANADA était sensé apporter la solution à beaucoup de ces problèmes.

M. Barnacle: Je dois dire que même s'il est tentant pour nous de nous en prendre à NAV CANADA à chaque occasion, tel n'est pas notre objectif. L'organisme n'existe que depuis un an. Il a hérité d'un système qui fonctionnait depuis longtemps avant cela. Il serait très difficile de renverser la vapeur en un an seulement.

Le sénateur Johnson: M. Copeland n'a-t-il pas démissionné après six mois?

M. Barnacle: Le vice-président aux relations de travail a démissionné, lui aussi, ou en tout cas il n'était plus là après septembre. Nous ne connaissons pas très bien les rouages. Chose certaine, c'est une situation à laquelle nous avons l'intention de nous attaquer à l'ACCTA.

Le sénateur Forrestall: Je vais aborder la question sous un autre angle. Combien de vols aviez-vous par jour à Vancouver en 1989?

M. Rushton: Depuis que j'ai commencé, notre trafic a augmenté d'environ 50 p. 100.

Le sénateur Forrestall: Le trafic a augmenté de 50 p. 100 et vos effectifs étaient à 90 p. 100 en 1989.

M. Rushton: À cette époque, c'était un peu moins. Ils ont fait un peu de rattrapage depuis dix ans. Même si j'ai seulement dix ans d'ancienneté, je me situe dans le premier tiers de la liste d'ancienneté au Canada.

Le sénateur Forrestall: Cela en dit long. Vous avez mentionné Winnipeg. Avez-vous des chiffres pour cet aéroport, que vous sauriez par coeur?

M. Barnacle: Vous voulez dire le nombre de vols?

Le sénateur Forrestall: Pourriez-vous comparer la tâche de ces hommes et de ces femmes, disons entre 1990 et aujourd'hui.

M. Barnacle: Je ne pourrais pas vous donner de chiffres quant au nombre de mouvements. Je peux vous dire que l'employeur estime qu'il lui faut 162 contrôleurs dans ce centre. Je crois qu'il y en a actuellement 134 à cet endroit. Il suffit de faire le calcul. Je sais qu'il fonctionne à 77 p. 100 de ses capacités, parce que c'est un chiffre que j'ai vu et retenu.

Le sénateur Forrestall: Cette pénurie nationale résulte-t-elle de l'absence de formation suffisante?

M. Rushton: Tout cela a commencé quand on a cessé le recrutement en 1986. Comme je le disais, on n'a pas cessé de faire de la formation depuis que j'ai commencé en 1987. Il ne s'est pas écoulé un seul jour au travail où je n'étais pas en train de former quelqu'un ou qu'il n'y avait personne à mes côtés qui était en formation.

Le sénateur Forrestall: Combien de temps faut-il pour former un contrôleur?

M. Rushton: Près de trois ans.

M. Barnacle: Le taux d'échec est très élevé. Une personne qui n'a aucune compétence en la matière commence par passer six mois au Centre de formation de Cornwall. Si elle réussit à passer à travers cela, cette personne sera ensuite formée pendant une

training period for up to three years. Along the way, there are many opportunities for them to be "cease-trained" and to be released from the system. Depending on your numbers at each of the IFR centres across the country, you could have a rate of anywhere from 40 to 60 per cent failure, or even higher at different times. It takes many people coming into the system to be able to generate the number at the other end.

The other side of it is that we have a significant number of members who are reaching the point at which they will be leaving the system. It is a problem of constantly training to replace as well as to catch up. It is an extremely difficult situation.

I should point out that the shortage we are dealing with is with the IFR controllers, the instrument flight reading or radar controllers. The tower controllers are at staff. In some cases, they are over-staffed because they put trainees there while they are waiting to find a seat for them in the local centre for training. So they may be over-staffed. IFR control is where the primary shortage is. Of our total membership of just over a 1,000 controllers, about 600 are tower and then there are a number of members who are non-operational.

Senator Forrestall: We have touched on Vancouver and Winnipeg; what about nationally?

Mr. Rushton: Nationally, we are at about 88 per cent manned across the country.

Senator Poulin: Mr. Rushton, referring to the proposed amendments to section 28. Including the amendment that you are suggesting to us, which changes section 28 in terms of a definition of on-board recording, how do your members feel about the fact that a recording from a control facility could be brought to the board?

Mr. Rushton: They would not have a problem with that. Our members have always been open about investigations. We have internal investigations from NAV CANADA. We have Transport Canada investigations and we have the Transportation Safety Board. Our members are professional. They do not balk at the investigation process. It is a safeguard to them to have everything recorded so there is no doubt of what has happened.

We have land lines, hot lines, telephones and frequencies. They are all recorded in the back room by a piece of equipment that we do not touch.

Senator Whelan: I come from Windsor, Ontario, an area that is serviced by Detroit air traffic control. It is being suggested that Windsor operate without any air traffic control officers. How could the airport operate that way? It is the 11th busiest airport in Canada.

Mr. Rushton: That is a loaded question for me. We are in the process of responding to NAV CANADA's aeronautical studies of seven facilities to decide whether to keep the level of service or to reduce it. Obviously, we feel that air traffic control is terribly important in those centres.

période pouvant atteindre trois ans. Pendant cette période, il y a de nombreuses possibilités d'échec et de renvoi. Selon les effectifs à chacun des centres IFR d'un bout à l'autre du pays, le taux d'échec peut se situer entre 40 et 60 p. 100, il peut même être plus élevé à l'occasion. Il faut recruter beaucoup de gens au départ pour obtenir le nombre voulu à l'issue de la formation.

Par ailleurs, un nombre considérable de nos membres en sont au point où ils s'apprentent à quitter le système. Le problème est donc de former assez de gens pour remplacer ceux qui partent, en plus de faire du rattrapage. La situation est extrêmement difficile.

Je précise que la pénurie se situe au niveau des contrôleurs IFR, c'est-à-dire pour les règles de vol aux instruments, ou des contrôleurs radar. Les contrôleurs d'aérodrome sont au complet. Dans certains cas, ils sont même en sureffectif parce qu'on leur affecte des stagiaires en attendant de leur trouver une place pour poursuivre leur formation au centre local. Il arrive donc qu'ils soient en surnombre. C'est au niveau du contrôle IFR que se situe essentiellement la pénurie. De notre effectif total d'un peu plus de 1 000 contrôleurs, environ 600 sont contrôleurs d'aérodrome, et puis il y a un certain nombre de nos membres qui ne sont pas dans le secteur opérationnel.

Le sénateur Forrestall: Nous avons mentionné Vancouver et Winnipeg; quelle est la situation dans l'ensemble du pays?

M. Rushton: Sur le plan national, nos effectifs sont à environ 88 p. 100.

Le sénateur Poulin: Monsieur Rushton, je veux aborder la question des amendements proposés à l'article 28. Compte tenu de l'amendement que vous nous proposez, qui modifierait l'article 28 en ce qui a trait à la définition de l'enregistrement de bord, que pensent vos membres du fait qu'un enregistrement provenant d'une installation de contrôle pourrait être présenté devant le bureau?

M. Rushton: Ils n'ont aucune objection à cela. Nos membres ont toujours été très ouverts en fait d'enquêtes. NAV CANADA fait des enquêtes internes. Il y a aussi des enquêtes de Transports Canada et du Bureau de la sécurité des transports. Nos membres sont des professionnels. Ils ne rechignent pas à faire l'objet d'enquêtes. C'est une sauvegarde pour eux que tout soit consigné afin qu'il n'y ait aucun doute quant à ce qui est arrivé.

Nous avons des lignes terrestres, des lignes directes, des lignes téléphoniques et des fréquences. Tout est enregistré en coulisse par du matériel auquel nous ne touchons pas.

Le sénateur Whelan: Je viens de Windsor, en Ontario, région qui est desservie par les contrôleurs du trafic aérien de Détroit. On a proposé que Windsor fonctionne sans aucun contrôleur de trafic aérien. Comment l'aéroport pourrait-il fonctionner de cette façon? Cet aéroport vient au 11^e rang au Canada en terme d'achalandage.

M. Rushton: C'est une question très importante pour moi. Nous sommes justement en train de réagir aux études aéronautiques faites par NAV CANADA sur sept installations, afin de décider s'il faut conserver le même niveau de service ou le réduire. Il est évident qu'à notre avis, le contrôle du trafic aérien est terriblement important dans ces centres.

Senator Whelan: When you fly a plane from Toronto, you switch over to Cleveland; when you get to Dresden, you switch over to Detroit. I do not think there is any other place like that in Canada.

Mr. Rushton: It is a corner, yes.

Senator Whelan: I am appalled when I see this kind of condition. When I was the most travelled minister in Canadian history, I rarely saw an airport without an air traffic control officer.

Mr. Rushton: We do not believe there will be significant cost savings for them, because they have to replace two controllers with three or four of the flight service specialists.

Airports often end up putting in a tower because they have had an unfortunate accident. The reverse is also true, and Castlegar is a good example of that. They had a tower for 10 years and had no accidents so they decided maybe they did not need the tower anymore.

Senator Whelan: I am talking about the safety part of it. I cannot believe you can run an airport that busy without it.

Mr. Rushton: We do not believe you can either. We are making representations to NAV CANADA right now, talking to the users of the airlines.

Senator Whelan: I would have thought they would increase the numbers, with air traffic doubling by 2003 or 2005. I find it difficult to accept that the direction would be towards fewer air traffic control personnel.

Senator Roberge: Can you take us through a simulation? For example, you have a 747 coming into Vancouver, and it has two engines off. What is the situation in the air traffic control room with respect to safety and security? Is there a list of items you have to follow up?

Mr. Rushton: This is an emergency situation in which they have lost the engines?

Senator Roberge: Yes.

Mr. Rushton: The first thing we do is coordinate with all the other traffic control centres which the plane will be passing through to advise them of the situation. We, of course, give the aircraft priority handling, moving other aircraft out of the way, if we must. We try to get the plane as straight to the airport as we can. The airport is in charge of crash, fire and rescue services. We would also advise the airline, of course. We pass on information and assist as we can. However, other than giving them priority service, there is not much more we can do.

Senator Roberge: You move everything else aside?

Le sénateur Whelan: Quand un avion décolle de Toronto, il passe au contrôle de Cleveland; ensuite, une fois parvenu à Dresden, c'est Détroit qui prend le relais. Je pense que c'est le seul endroit au Canada qui est dans ce cas.

M. Rushton: C'est vrai que c'est un recoin.

Le sénateur Whelan: Je suis consterné quand je vois une situation pareille. Quand j'étais ministre et que je battais tous les records canadiens en terme de voyages ministériels, il m'arrivait rarement de voir un aéroport sans contrôleur du trafic aérien.

M. Rushton: Nous ne pensons pas que cela entraînerait des économies importantes pour eux, parce qu'il faudrait remplacer deux contrôleurs par trois ou quatre spécialistes de l'information de vol.

Il arrive souvent qu'on décide d'ériger une tour à un aéroport à la suite d'un accident regrettable. L'inverse est également vrai et Castlegar en est un bon exemple. Il y a eu une tour pendant dix ans et aucun accident, et on a donc décidé qu'on n'avait peut-être plus besoin de cette tour.

Le sénateur Whelan: C'est la sécurité qui me préoccupe. Je n'arrive pas à croire que l'on peut exploiter un aéroport aussi achalandé sans ce service.

M. Rushton: Nous ne le croyons pas non plus. Nous faisons actuellement des démarches auprès de NAV CANADA et nous avons des entretiens avec les usagers des lignes aériennes.

Le sénateur Whelan: Je pensais qu'on augmenterait au contraire les effectifs, étant donné que le trafic aérien doublera d'ici 2003 ou 2005. Je trouve difficile à accepter qu'on ait tendance à réduire les effectifs du contrôle du trafic aérien.

Le sénateur Roberge: Pourriez-vous nous présenter une simulation? Disons par exemple qu'un 747 arrive à Vancouver avec deux moteurs arrêtés. Quelle est la situation dans la salle du contrôle du trafic aérien, pour ce qui est de la sécurité? Y a-t-il une liste de vérifications que vous devez suivre?

M. Rushton: Vous voulez dire que c'est un cas d'urgence et que les moteurs ne fonctionnent plus?

Le sénateur Roberge: Oui.

M. Rushton: La première chose que nous faisons, c'est d'assurer la coordination avec tous les autres centres de contrôle du trafic aérien dont l'avion traversera le territoire, pour les informer de la situation. Quant à nous, bien sûr, nous accordons la priorité à l'avion et, au besoin, nous demandons à d'autres avions de dégager l'espace aérien. Nous essayons d'amener l'avion jusqu'à l'aéroport le plus directement possible. C'est l'aéroport qui est chargé des services d'incendie et de sauvetage en cas d'écrasement. Nous informons également la ligne aérienne, bien sûr. Nous transmettons l'information et nous aidons dans la mesure de nos moyens. Cependant, il n'y a pas grand-chose d'autre que nous pouvons faire, sinon leur donner un service prioritaire.

Le sénateur Roberge: Vous mettez tout le reste de côté?

Mr. Rushton: If it would cause a delay, yes.

M. Rushton: Tout ce qui pourrait retarder l'avion, oui.

The Chairman: Mr. Rushton and Mr. Barnacle, thank you very much.

La présidente: Monsieur Rushton et monsieur Barnacle, merci beaucoup.

The committee adjourned.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Public Works and Government Services Canada —
Publishing
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada —
Édition
45 Boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From the Railway Association of Canada:

Bob Ballantyne, President.

From the Canadian Air Traffic Control Association:

C. Anthony Rushton, Vice-President, Technical;

Peter J. Barnacle, Legal Counsel.

De l'Association des chemins de fer du Canada:

Bob Ballantyne, président.

De l'Association canadienne du contrôle du trafic aérien:

C. Anthony Rushton, vice-président, Technique;

Peter J. Barnacle, conseiller juridique.



First Session
Thirty-sixth Parliament, 1997

Première session de la
trente-sixième législature, 1997

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

*Délibérations du comité
sénatorial permanent des*

Transport and Communications

Transports et des communications

Chairman:
The Honourable LISE BACON

Présidente:
L'honorable LISE BACON

Tuesday, December 2, 1997

Le mardi 2 décembre 1997

Issue No. 3

Fascicule n° 3

First Meeting on:
Examination of Bill S-4,
An Act to amend the Canada Shipping Act
(Marine Liability)

Première réunion concernant:
L'étude du projet de loi S-4,
Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du
Canada (responsabilité en matière maritime)

APPEARING:
The Honourable David Collonette, P.C., M.P.,
Minister of Transport

COMPARAÎT:
L'honorable David Collonette, c.p., député,
ministre des Transports

WITNESSES:
(See back cover)

TÉMOINS:
(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Lise Bacon, *Chairman*

The Honourable J. Michael Forrestall, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Adams	Mercier
Buchanan, P.C.	Perrault, P.C.
De Bané, P.C.	Poulin
* Graham, P.C. (or Carstairs)	Roberge
Johnson	Rompkey, P.C.
* Lynch-Staunton	Spivak
(or Kinsella (Acting))	

* *Ex Officio Members*

(Quorum 4)

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Présidente: L'honorable Lise Bacon

Vice-président: L'honorable J. Michael Forrestall

et

Les honorables sénateurs:

Adams	Mercier
Buchanan, c.p.	Perrault, c.p.
De Bané, c.p.	Poulin
* Graham, c.p. (ou Carstairs)	Roberge
Johnson	Rompkey, c.p.
* Lynch-Staunton	Spivak
(ou Kinsella (suppléant))	

* *Membres d'office*

(Quorum 4)

ORDER OF REFERENCE

Extract from the *Journals of the Senate*, Wednesday, October 22, 1997:

Resuming debate on the motion of the Honourable Senator Moore, seconded by the Honourable Senator Lucier, for the second reading of Bill S-4, An Act to amend the Canada Shipping Act (maritime liability).

After debate,

The question being put on the motion, it was adopted.

The bill was then read the second time.

The Honourable Senator Moore moved, seconded by the Honourable Senator Ferretti Barth, that the bill be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

The question being put on the motion, it was adopted.

ORDRE DE RENVOI

Extrait des *Journaux du Sénat* du mercredi 22 octobre 1997:

Reprise du débat sur la motion de l'honorable sénateur Moore, appuyée par l'honorable sénateur Lucier, tendant à la deuxième lecture du projet de loi S-4, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada (responsabilité en matière maritime).

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le projet de loi est alors lu la deuxième fois.

L'honorable sénateur Moore propose, appuyé par l'honorable sénateur Ferretti Barth, que le projet de loi soit déféré au comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le greffier du Sénat,

Paul C. Bélisle

Clerk of the Senate

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Tuesday, December 2, 1997

(5)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 4:35 p.m., the Chairman, the Honourable Senator Bacon, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Adams, Bacon, De Bané, Forrestall, Johnson, Mercier, Perrault, Poulin, Roberge and Spivak. (10)

Other senator present: The Honourable Senator Oliver.

In attendance: Martin Brennan, Special Advisor to the committee.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

APPEARING:

The Honourable David Collonette, P.C., M.P., Minister of Transport.

WITNESSES:

From the Department of Transport Canada:

Margaret Bloodworth, Deputy Minister of Transport;

Alfred Popp, Senior General Counsel; and

Terry Rysanek, Chief, Marine Insurance.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on October 22, 1997, the committee proceeded to consider Bill S-4, an Act to amend the Canada Shipping Act (marine liability).

The witnesses made a statement and answered questions.

At 6:05 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

PROCÈS VERBAL

OTTAWA, le mardi 2 décembre 1997

(5)

[Traduction]

Le comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 16 h 35, sous la présidence de l'honorable sénatrice Bacon (*présidente*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Adams, Bacon, De Bané, Forrestall, Johnson, Mercier, Perrault, Poulin, Roberge et Spivak. (10)

Autre sénateur présent: L'honorable sénateur Oliver.

Également présent: Martin Brennan, conseiller spécial du comité.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

COMPARAIT:

L'honorable David Collonette, c.p., député, ministre des Transports.

TÉMOINS:

De Transports Canada:

Margaret Bloodworth, sous-ministre des Transports;

Alfred Popp, conseiller juridique principal; et

Jerry Rysanek, chef, Assurance maritime.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le 22 octobre 1997, le comité procède à l'étude du projet de loi S-4, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada (responsabilité en matière maritime).

Les témoins font une déclaration, puis répondent aux questions.

À 18 h 05, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

Le greffier du comité,

Michel Patrice

Clerk of the Committee

EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, December 2, 1997

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill S-4, to amend the Canada Shipping Act (marine liability), met this day at 4:35 p.m. to give consideration to the bill.

Senator Lise Bacon (*Chairman*) in the Chair.

[*English*]

The Chairman: This afternoon we have the pleasure of having with us the Honourable David Collenette, Minister of Transport, and Ms Margaret Bloodworth, the Deputy Minister of Transport, and their staff.

Please proceed.

The Honourable David M. Collenette, PC, MP, Minister of Transport: Honourable senators, as this is my first appearance before a Senate committee, I felt it would be useful not only to talk about Bill S-4, a largely technical bill on which my officials can respond to many of your questions, but also to answer questions on the overall direction of the department, given the fact that I have now been six months in my position.

I should like to spend a few minutes talking about some of the challenges facing Transport Canada, which has been a leader in re-engineering the role of government in the last few years. We have invented new ways of funding transportation infrastructure and the department has moved out of the day-to-day management of transport operations. I think the time has come to turn our attention to the future and focus on the new long-term challenges facing the department. Rather than defining our role in terms of what we no longer do, we have to define a new positive role for the federal government in transportation.

One long-term challenge is the impact of the telecommunications revolution. The developments in technology and telecommunications, such as the widespread use of the Internet, will not curtail the demand for transportation services. Quite the contrary. Our economy and our people will be able to interact much more easily and over longer distances than is now possible, but only if complemented by greater physical mobility through transportation.

As I have said in rather heated debates with some of my colleagues, you can have all the Internet and all the communications technology you want, but unless you have a means of conveying goods or people from point A to point B, a lot of that communications technology is simply wasted. So transportation developments and technology complement the new communications revolution.

The second challenge that concerns me is urbanization. Approximately half the population lives in urban areas with the growth concentrated in such cities as Toronto, Vancouver and Montreal, but both the national capital region and Calgary are also

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 2 décembre 1997

Le comité sénatorial permanent des transports et des communications auquel a été déféré le projet de loi S-4, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande (responsabilité en matière maritime), se réunit aujourd'hui à 16 h 35 pour étudier ledit projet de loi.

Le sénateur Lise Bacon (*présidente*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

La présidente: Cet après-midi, nous sommes heureux d'accueillir l'honorable David Collenette, ministre des Transports, et Mme Margaret Bloodworth, sous-ministre des Transports, ainsi que leurs collaborateurs.

Veuillez commencer.

L'honorable David M. Collenette, c.p., député, ministre des Transports: Honorables sénateurs, comme c'est la première fois que je comparais devant un comité sénatorial, j'ai pensé qu'il serait utile que je vous entretienne non seulement du projet de loi S-4, un projet de loi de nature surtout administrative au sujet duquel mes collaborateurs pourront vous fournir tous les détails voulus, mais aussi des activités générales du ministère compte tenu du fait que j'occupe maintenant mes fonctions depuis six mois.

J'aimerais d'abord vous parler des défis auxquels fait face Transports Canada qui a été un chef de file dans la réingénierie du rôle du gouvernement. Nous avons inventé de nouvelles façons de financer l'infrastructure des transports et nous nous retirerons de la gestion courante des opérations de transport. Je crois cependant que le temps est venu de nous tourner vers l'avenir et de porter notre attention sur les nouveaux enjeux à long terme. Nous devons désormais définir un rôle positif pour le gouvernement fédéral dans le secteur des transports plutôt que de nous attarder sur ce qu'il ne fait plus.

Le premier enjeu qui vient à l'esprit est l'incidence de la révolution des télécommunications. Les progrès accomplis dans les technologies et les télécommunications, notamment l'usage répandu d'Internet, n'auront pas pour effet de modérer la demande de services de transport. Au contraire, notre secteur économique et nos citoyens seront en mesure de communiquer beaucoup plus facilement et sur de plus longues distances qu'il n'est possible pour l'instant. Cependant, cette souplesse accrue ne se concrétisera que si elle est assortie de la plus grande mobilité physique que permettent les transports.

Comme je l'ai dit à mes collègues lors d'échanges plus animés, tout l'Internet et toutes les technologies de communication au monde n'y feront rien à moins qu'on ne puisse transporter les biens et les gens du point A au point B. Les progrès dans le domaine du transport et la technologie vont donc de pair avec la révolution des communications.

Un deuxième grand défi est l'urbanisation. Environ la moitié des Canadiens vivent en régions urbaines, la croissance étant particulièrement concentrée dans des grandes villes comme Toronto, Vancouver et Montréal, qui sont suivies d'assez près par

seeing incredible growth. Perhaps one of our greatest challenges is dealing with this almost exponential growth in urban areas. The congestion we are getting is serious.

I would emphasize that urban transportation issues fall under municipal and provincial jurisdiction. When I made that point in Montreal one week ago, a newspaper there accused me of intruding into provincial jurisdiction. Unfortunately, I only give the speeches; I do not write the reports. I pointed that out in the House of Commons. Obviously, we know that most of the issues do fall within municipal and provincial jurisdiction.

It is my submission that congestion in urban areas does have a direct and measurable impact on the effectiveness of our national and international transportation systems. For example, access to ports and airports and the connections between modes and between transportation systems are often hindered by urban congestion. There, I believe, the federal government does have a role to play.

The third challenge, one that is closely linked to urban congestion, is that of meeting the environmental agenda, and it is rather timely, given the fact that this week we will be discussing global warming at the Kyoto talks. Ensuring that we have transportation that meets the needs of today's Canadians and those of future generations must be of paramount importance to us and it necessitates our linking economic, environmental and social considerations in our departmental mandate. Human-induced climate change is just one by-product of transportation, but it is a real and growing threat to sustainable growth and is one of the world's most crucial issues. Therefore, as I have said, meeting environmental standards will be a huge challenge for the transportation sector, because our sector is responsible for about 27 per cent of greenhouse gas emissions in the country.

The fourth challenge, one linked to both congestion and pollution, is what appears to be an irreversible growth in highway traffic. Current trends suggest that private vehicle traffic will grow by between 50 and 100 per cent over the next 25 years. Clearly, the building of more highways cannot be the only solution. We can hardly sustain them, let alone build them or afford them. That is particularly true in the area I represent, greater Toronto, where the population is now 4.5 million people and is expected to double early in the next century. We just cannot afford to rapidly build more and more roads. We have just opened Highway 407, which has relieved some congestion, but it is physically impossible to take more land in order to make Highway 401 any wider. It is now 16 lanes wide at most points throughout the heart of Toronto.

[Translation]

What can we do now? We must be able to move goods and people quickly and economically if we are to compete.

la région de la capitale nationale et Calgary. La congestion urbaine grandissante est peut-être le plus grand défi qu'aura à relever notre pays sur le plan des transports. Ce problème est vraiment grave.

J'insiste sur le fait que les questions de transport urbain relèvent des compétences municipales et provinciales. Lorsque je l'ai souligné à Montréal il y a une semaine, un journal m'a accusé de vouloir empiéter sur la compétence provinciale. Malheureusement, je ne fais que prononcer des discours. Je n'en fais pas le compte rendu. J'ai corrigé cette fausse impression à la Chambre des communes. Nous savons évidemment que la plupart de ces questions relèvent des municipalités et des provinces.

Je suis d'avis que la congestion des centres urbains a une incidence directe et mesurable sur l'efficacité de nos réseaux de transport national et international. Citons par exemple l'accès aux ports et aux aéroports, ainsi que les liens entre les modes et les réseaux de transport, pour lesquels la congestion urbaine constitue une entrave. À mon sens, le gouvernement fédéral a effectivement un rôle à jouer dans ce domaine.

Dans la veine de la congestion urbaine se présente un troisième enjeu, soit mener à bien le programme environnemental. C'est là un sujet d'actualité vu que nous aborderons le problème du réchauffement de la planète cette semaine à Kyoto. Il est primordial de mettre en place des transports durables qui répondent aux besoins des Canadiens tant aujourd'hui que demain. Cela signifie que le mandat du ministère devra tenir compte d'éléments économiques, environnementaux et sociaux. Les changements climatiques causés par l'homme ne sont que l'un des sous-produits des transports, mais ils constituent une menace réelle et grandissante à la croissance durable ainsi que l'un des problèmes décisifs de la planète. Cette question représente un énorme défi pour le secteur des transports, qui produit actuellement quelque 27 p. 100 des émissions de gaz à effet de serre au Canada.

Le quatrième enjeu, lié à la fois à la congestion et à la pollution, est la tendance apparemment irréversible de la croissance du trafic routier. Il se dégage des tendances actuelles que le trafic de véhicules particuliers connaîtra une hausse de 50 à 100 p. 100 au cours des 25 prochaines années. La seule solution ne peut pas être la construction d'un plus grand nombre de routes. Nous ne pouvons soutenir une telle croissance, nous ne pouvons assurer la construction que cela suppose et, surtout, nous ne pouvons nous le permettre. C'est certainement le cas dans la région que je représente, le Grand Toronto, qui compte aujourd'hui 4,5 millions d'habitants et qui en comptera deux fois plus dès le début du prochain siècle. Nous venons d'ouvrir la route 407, ce qui a atténué quelque peu la congestion routière, mais il est impossible d'élargir encore davantage la route 401 qui comporte déjà 16 voies à la plupart des endroits dans le cœur de Toronto.

[Français]

Que pouvons-nous faire? Pour faire face à la concurrence, nous devons être en mesure de transporter les biens et les personnes rapidement et économiquement.

To achieve this, we need a broad strategy leading to an integrated, intermodal transportation system. Intermodal transportation means safe, efficient, affordable transportation by the most appropriate combination of modes.

It means ensuring that the modes are linked, so that the whole system works together harmoniously. And it means recognizing the impact each mode has on the environment.

[English]

We are pleased to see the transportation sector developing more efficient multi-modal transportation technologies, but more is needed on the passenger side. For one thing, we need to integrate intercity transportation networks with those operating within cities. We also need appropriate transportation infrastructure for road, rail and marine transport in both the east-west and the north-south corridors.

As I said earlier, the greatest pressure is on our highway system. Highways are a federal responsibility, but the federal government contributes to them through cost-sharing agreements with the provinces.

In just two years, we will mark the 30th anniversary of the completion of the Trans-Canada Highway, one of Canada's greatest achievements. But also within that time, most of our federal-provincial highway agreements will expire. We need to keep our highways in shape for economic and national unity reasons.

[Translation]

The question, in my view, is not: "Should we have a national highway program?" as some provinces have proposed, but rather: "How should we structure it, and how much federal money will be available?" I believe continuation of the program should involve acceptance of some common national principles and provide provinces with flexibility. Partnership with the private sector should also be part of the solution.

The question of money is a difficult one. Highway investment has to be considered in the context of other government priorities. As the need for investment is real — the challenge to sustain the system must be met.

[English]

The rail industry faces a number of pressures. Canada now produces more industrial goods, which are often carried by truck, and a smaller amount of the primary goods that are traditionally carried by rail. Meanwhile, Canadian industries are pressing rail carriers to reduce rates to help them stay competitive, and manufacturers are adopting "just-in-time" production and delivery, and are looking to carriers for support.

Pour y parvenir, nous devons nous doter d'une stratégie globale dont le résultat sera un réseau intégré de transport intermodal. Le transport intermodal est synonyme de transport sécuritaire, efficace et abordable au moyen de la combinaison de modes de transport convenant le mieux.

Cela signifie également que les modes sont reliés entre eux de façon à ce que le réseau dans son ensemble fonctionne harmonieusement; donc, il faut reconnaître les répercussions de chacun des modes sur l'environnement.

[Traduction]

Nous sommes enchantés de constater que le secteur des transports met au point des technologies de transport multimodal plus efficaces, mais il reste encore fort à faire du côté du transport des passagers. Nous devons notamment intégrer les réseaux de transport interurbains aux transports urbains. Il nous faut également une infrastructure de transport appropriée, pour les transports routier, ferroviaire et maritime, dans les corridors commerciaux est-ouest et nord-sud.

Comme je viens de le dire, c'est le réseau routier qui est mis le plus à contribution. Les autoroutes sont de compétence fédérale et le gouvernement fédéral contribue à leur financement avec les provinces dans le cadre d'ententes à frais partagés.

Dans deux ans à peine, nous célébrerons le 30^e anniversaire de l'achèvement de la route Transcanadienne, l'une des plus grandes réalisations canadiennes. Cet événement coïncidera avec l'expiration de la plupart des ententes fédérales-provinciales portant sur les routes. Nous devons entretenir notre réseau routier pour des raisons économiques ainsi que pour des raisons liées à l'unité nationale.

[Français]

À mon avis, la question n'est pas: «Devrons-nous avoir un programme routier national?» comme l'ont proposé certaines provinces, mais plutôt: «Comment devons-nous structurer le programme et quels seront les fonds qui contribueront au maintien de ce programme, lequel devrait supposer que l'on accepte certains principes nationaux communs et que l'on accorde beaucoup de souplesse aux provinces?» Des partenariats avec le secteur privé devraient également faire partie de la solution.

La question du financement reste difficile. Les investissements dans l'amélioration des routes doivent être examinés dans le contexte d'autres priorités du gouvernement, il n'en demeure pas moins qu'il faut investir et qu'il faut relever le défi d'un réseau durable.

[Traduction]

L'industrie du transport ferroviaire fait face à un certain nombre de pressions. Le Canada produit désormais plus de biens industriels, souvent transportés par camion, et, dans une proportion moindre, des produits primaires traditionnellement transportés par rail. Entre-temps, les industries canadiennes exercent des pressions sur les transporteurs ferroviaires pour qu'ils réduisent les taux pour les aider à rester compétitives; d'autre part, les fabricants adoptent des systèmes de production et de livraison «juste à temps» et se tournent vers les transporteurs pour obtenir leur appui.

Rail still ships 95 per cent of Canada's bulk and resource commodities. With transportation costs so critical to the competitiveness of these commodities, Canada must have efficient and cost-effective rail freight to succeed in world markets.

The railways have responded to the ever-increasing need for productivity and competitiveness. In fact, the Canada Transportation Act has already benefited rail transportation by encouraging the transfer of uneconomical branch lines to shortline operators, as one example. The shortline industry is flourishing as never before. While approximately 800 kilometres of largely uneconomic track have been abandoned, over 3,700 kilometres have begun operating as shortline railways since the new legislation came into effect.

Other challenges remain, however. The grain transportation system needs to be fixed and we are working with industry to identify what can be done there. Improved technology and better logistics management will definitely be part of the solution. Already this year, some of the problems we have had in the past seem to have been obviated, because we have exported over 1.7 million tonnes more grain than during the comparable period last year. There is a lot more to do, but at least we are moving in the right direction.

I have met with various stakeholders in the grain industry, such as the railways, port representatives, farm representatives, including elevators and the like, and the provincial ministers. We have agreed on a course of action. The federal government is mandated to conduct a grain transportation review by 1999; we are about to announce an eminent person to lead that review. Much of the preliminary work has already been done.

Like the other sectors, the marine sector must adapt to the challenges of the next millennium. It must keep up with changing markets, competition and a changing commodity mix. In order to ensure that our maritime system would be able to adapt, our government re-introduced the Canada Marine Act as Bill C-9. The legislation was originally introduced as Bill C-58 in the House of Commons by my predecessor in September of 1996 so I know that senators are familiar with the content of this bill. Unfortunately, it was presented to the Senate rather late in the last parliament and there was not much time to consider it before the election. To make up for that, I promise that, with any luck, you will have it back early in the new year. I hope to get to the report stage and third reading before Friday in the House of Commons.

The proposed act will cut red tape and make it possible for ports to respond more effectively to the needs of their customers. The legislation will also allow us to commercialize the seaway and streamline delivery of pilotage services. In addition to rejuvenating the structure of the marine system, the department has also made a strong commitment to updating the legislation which governs the shipping industry.

Le rail sert encore à acheminer 95 p. 100 de nos marchandises en vrac et des ressources premières. Comme les frais de transport sont un élément critique de la compétitivité de ces marchandises, le Canada doit posséder un réseau de transport par rail efficace et rentable pour assurer son succès sur les marchés internationaux.

Les chemins de fer ont répondu à l'appel de la productivité et de la compétitivité. En fait, la Loi sur les transports au Canada a déjà eu des effets bénéfiques sur le transport par rail en encourageant la cession des embranchements ferroviaires non rentables à des exploitants de chemins de fer secondaires. L'industrie des chemins de fer secondaires connaît un essor sans précédent. Quelque 800 kilomètres de voies en grande partie non rentables ont été abandonnés, mais plus de 3 700 kilomètres ont été remis en service par les chemins de fer secondaires depuis l'entrée en vigueur de la loi.

Il reste beaucoup d'autres défis. Il faut réorganiser le réseau de transport du grain; nous travaillons de concert avec l'industrie pour répertorier les mesures possibles. Il va sans dire qu'une technologie améliorée et une meilleure gestion logistique seront des éléments de solution. Nous sommes déjà parvenus cette année à régler certains des problèmes qui se posaient et nous avons pu exporter presque 1,7 million de tonnes de grain de plus qu'à la même époque l'an dernier. Il y a fort à faire, mais au moins, nous sommes lancés sur la bonne voie.

J'ai rencontré divers intervenants de l'industrie du grain, notamment les transporteurs ferroviaires, les représentants portuaires, les représentants agricoles, les exploitants de silos et les ministres provinciaux. Nous nous sommes entendus sur un plan d'action. Le gouvernement fédéral a le mandat d'entreprendre une étude sur le transport du grain en 1999. Nous annoncerons sous peu la nomination d'un spécialiste reconnu du domaine qui dirigera cette étude. Une bonne part du travail préliminaire a déjà été faite.

À l'instar des autres secteurs des transports, le monde maritime doit s'adapter aux défis que présente le nouveau millénaire. Il doit rester au fait de l'évolution des marchés, de la concurrence et des marchandises. C'est pour donner au réseau de transport maritime les moyens de s'adapter que notre gouvernement a déposé à nouveau le projet de loi C-9, Loi maritime du Canada. Mon prédécesseur a déposé à la Chambre des communes le texte de loi initial, le projet de loi C-58, en septembre 1996. Je sais donc que les sénateurs connaissent le contenu de ce projet de loi. Malheureusement, comme le projet de loi a été déposé assez tard au Sénat lors de la législature précédente, il est mort au feuillet avant l'élection. Je promets qu'avec un peu de chance, ce projet de loi vous sera déféré dès le début de la nouvelle année. J'espère qu'il franchira d'ici vendredi à la Chambre des communes l'étape du rapport et de la troisième lecture.

La loi proposée aura pour effet de réduire la paperasserie et de répondre plus efficacement aux besoins des clients. La loi nous permettra également de commercialiser la voie maritime et de rationaliser la prestation des services de pilotage. Outre le fait qu'il a insufflé une nouvelle vie au réseau maritime, le ministère a pris un engagement ferme relativement à la mise à jour de la loi qui régit l'industrie du transport maritime.

Bill S-4, now before you, and Bill C-15, both deal with the modernization of the Canada Shipping Act to ensure that the statute reflects the shipping realities of today. I should like to take a few minutes to talk to you about Bill S-4, which is the reason we have met today.

Bill S-4, focusing on maritime liability, proposes to increase the compensation available to Canadian claimants, particularly for claims related to ship-source oil pollution damage. In contrast to the current regime for oil spills, these amendments to the Canada Shipping Act will establish shipowners' liability for environmental damage and will allow for the cost of preventive measures taken in anticipation of a spill.

Bill S-4 amends Part IX and Part XVI of the Canada Shipping Act. Part IX deals with the global limitation of liability for maritime claims while Part XVI deals with liability and compensation for oil pollution damage.

The amendments to Part IX of the Canada Shipping Act are based on the 1976 Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims and its Protocol adopted in May of 1996 under the auspices of the International Maritime Organization.

During my recent visit to Europe, I had the pleasure of visiting the IMO headquarters in London and had occasion to sign, on behalf of Canada, the 1996 Protocol. Canada will be in a position to ratify this important treaty when Bill S-4 is passed.

As I stated earlier, the proposed legislation will increase shipowners' limits of liability and will improve considerably the amount of compensation available to claimants involved in maritime accidents. Those limits are calculated on the basis of the ship's size and apply to all claims arising from the same accident. That enables shipowners to assess their potential liability, which is an essential condition for commercial insurability.

The regime of global limitation contained in Part IX of the Canada Shipping Act applies to all ships, including pleasure vessels. The current limit of liability for loss of life or for personal injury for owners or vessels below 300 tonnes, which includes most pleasure vessels, is only \$140,000. I am sure you will agree that that is a totally inadequate limit for that particular class of ship. The new limit for vessels below 300 tonnes has been set at \$1.5 million, which is more in line with the liability levels long established in the automobile sector.

Le projet de loi S-4, que vous avez entre les mains, et le projet de loi C-15 visent tous les deux la modernisation de la Loi sur la marine marchande du Canada pour que cette loi tienne compte des réalités du secteur maritime d'aujourd'hui. J'aimerais maintenant discuter du projet de loi S-4 plus particulièrement étant donné que c'est la raison qui m'amène à comparaître devant vous aujourd'hui.

Ce projet de loi traite de la responsabilité en matière maritime et propose d'augmenter le montant d'indemnisation disponible aux créanciers canadiens, en particulier pour les créances liées aux dommages dus à la pollution causée par les navires. Contrairement au régime actuel visant les déversements d'hydrocarbures, les modifications à la Loi sur la marine marchande du Canada établiront la responsabilité des propriétaires de navire pour les dommages à l'environnement et permettront de récupérer les coûts des mesures de sauvegarde prises en prévision d'un déversement.

Le projet de loi S-4 modifie deux parties de la Loi sur la marine marchande du Canada, c'est-à-dire les parties IX et XVI. La partie IX porte sur la limitation globale de la responsabilité en matière de créances maritimes et la partie XVI porte sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages dus à la pollution causée par les hydrocarbures.

Les modifications apportées à la partie IX de la Loi sur la marine marchande du Canada sont inspirées de la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes et de son protocole adopté au mois de mai 1996 sous l'égide de l'Organisation maritime internationale.

Lors de mon récent voyage en Europe, j'ai eu la chance de visiter le quartier général de l'OMI à Londres. J'ai alors profité de l'occasion pour signer, au nom du Canada, le protocole de 1996. Le Canada sera en mesure de ratifier cet important traité lorsque le projet de loi S-4 aura été adopté.

Comme je l'ai mentionné plus tôt, la nouvelle législation augmentera les limites de responsabilité des propriétaires de navire et, par conséquent, haussera considérablement le montant d'indemnisation qui peut être accordé aux créanciers impliqués dans des accidents maritimes. Ces limites de responsabilité sont calculées d'après la taille du navire et elles s'appliquent à toutes les créances découlant d'un même accident. Cet aspect permet aux propriétaires de navire d'évaluer leur responsabilité éventuelle, ce qui constitue une condition essentielle d'assurabilité commerciale.

Ce régime de limitation globale de la responsabilité, contenu dans la partie IX de la Loi sur la marine marchande du Canada, s'applique à tous les navires, y compris les embarcations de plaisance. La limite de responsabilité actuelle en cas de perte de vie ou de lésion corporelle pour les propriétaires d'embarcations de moins de 300 tonnes, ce qui comprend la majorité des embarcations de plaisance, est seulement 140 000 \$. Comme vous pouvez le constater, cette limite est totalement inadéquate et la nouvelle limite pour les embarcations de moins de 300 tonnes a été fixée à 1,5 million de dollars, ce qui sera plus conforme aux niveaux de responsabilité établis depuis longtemps dans le secteur du transport automobile.

The convention also sets out special provisions for the liability of shipowners to their passengers. That will be a new feature in our legislation that will apply to passenger vessels, ferries, tour boats and other vessels where passengers are carried on a ship under contract of passenger carriage. Concerns were raised in the last Parliament that such a provision might not cover all passengers travelling by ship in Canada — specifically, those carried without a contract of carriage. In response to those concerns, the House of Commons Standing Committee on Transport proposed an amendment to Bill C-58 to ensure that “...persons, other than crew, carried on a ship without a contract of carriage” will benefit from the same regime of liability.

We believe that that is of particular importance where, for example, passenger ships are hired by individuals or organizations for special-occasion use by their clients, guests or employees, or where carriage of passengers by water is provided as part of land-tour or hotel packages.

Bill S-4 also modifies some provisions of the Convention in order to better meet Canadian requirements, particularly in respect of the application to all ships and the application to any person in possession of a ship. These modifications have been done in conjunction with the definition of “shipowner” to ensure that the new regime will continue to apply to all vessels, seagoing or not, and also to people who have possession of a ship — for example, ship repairers.

The act currently establishes limitation of liability for owners of docks, canals and ports. This regime is strictly domestic in nature and provides a reciprocal balance to the regime applicable to shipowners in the sense that both shipowners and dock owners can limit their liability against each other.

The regime has been maintained in Bill S-4 with the following amendments: The limits of liability have been increased; the right to limit liability has been extended to servants and agents of the owners of docks, canals and ports in order to achieve uniformity with a similar provision respecting the agents and servants of shipowners; and, finally, we have removed any reference to nationality of the largest ship for the calculation of the limit of liability in order to achieve a more flexible application of this provision, which currently uses for this calculation the “largest British ship in the area of the accident”. That is certainly an old reference point.

Before I turn to the second issue presented in Bill S-4, the regime of liability and compensation for oil pollution damage, I should like to address the issue of the economic implications of the amendments to the Canada Shipping Act with respect to the global limitation of liability.

La convention prévoit également des dispositions spéciales concernant la responsabilité des propriétaires de navire envers leurs passagers. Ceci constituera une nouvelle caractéristique de notre législation qui s’appliquera aux navires de transport de passagers, aux traversiers, aux bateaux pour excursion et aux autres bâtiments transportant des passagers en vertu d’un contrat de transport de passagers. Certaines inquiétudes ont été soulevées au cours de la dernière législature à l’effet qu’une telle disposition ne s’appliquerait peut-être pas à tous les passagers voyageant par navire au Canada, particulièrement ceux transportés sans contrat de transport. En réponse à ces inquiétudes, le comité permanent des transports de la Chambre des communes a proposé une modification au projet de loi C-58 afin d’assurer que les «personnes, autres que les membres de l’équipage, transportées autrement que sous le régime d’un contrat de transport» bénéficient du même régime de responsabilité.

Ceci est très important, notamment lorsqu’un navire de passagers est loué par des individus ou des organisations lors d’occasions spéciales pour leurs clients, invités ou employés, ou lorsque le transport de passagers par eau constitue une partie d’une visite touristique ou est inclus dans un forfait hôtelier.

Le projet de loi S-4 modifie également quelques dispositions de la convention afin de mieux l’adapter aux exigences canadiennes, particulièrement en ce qui a trait à l’application à tous les navires ainsi que l’application à toute personne qui a la possession du navire. Le but de ces modifications, qui ont été intégrées à la définition de propriétaire de navire, est d’assurer que le nouveau régime continuera de s’appliquer à tous les navires, qu’ils soient destinés ou non à la navigation au long cours, ainsi qu’aux personnes ayant la possession du navire, par exemple un réparateur de navire.

La loi actuelle établit la limitation de la responsabilité des propriétaires de docks, de canaux ou de ports. Ce régime est strictement national et prévoit un équilibre réciproque avec le régime applicable aux propriétaires de navires en ce sens que les propriétaires de navires et les propriétaires de docks peuvent limiter leur responsabilité l’un envers l’autre.

Ce régime a été maintenu dans le projet de loi S-4 avec les modifications suivantes: les limites de responsabilité ont été augmentées; le droit de limitation de la responsabilité a été étendu aux préposés et aux mandataires des propriétaires de docks, de canaux ou de ports afin d’assurer l’uniformité avec les dispositions en ce sens applicables aux préposés et aux mandataires des propriétaires de navires; et finalement, nous avons supprimé toute référence à la nationalité du plus grand navire dans le mode de calcul de la limite de responsabilité, afin de permettre une application plus souple de cette disposition qui réfère actuellement au «plus grand navire britannique qui se trouve dans la zone de l’accident». Cette référence est certainement désuète.

Avant d’aborder le deuxième sujet du projet de loi S-4, soit le régime de responsabilité et d’indemnisation en matière de dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, je souhaiterais aborder la question des répercussions économiques des modifications apportées au régime de limitation globale de la responsabilité de la Loi sur la marine marchande du Canada.

With respect to commercial vessel owners, those who are insured in mutual "protection and indemnity" associations, generally known as "P&I clubs", will not likely see any substantive change in their insurance rates since the coverage already provided by these associations is unlimited. Some commercial shipowners who are not currently insured in P&I clubs may experience an up-front increase in insurance costs as a result of the revision of the limits proposed in the bill. In most cases, the actual impact will depend on actual claims experience under the new limitation regime.

The same thing applies to pleasure vessel owners: the vast majority of them are already insured to the level of liability proposed in the revision, while others will have to seek additional insurance to be fully protected against the new limits. The adjustments that are likely to occur in the pleasure vessel insurance market under the new regime are not expected to raise the cost of pleasure vessel insurance to a level that would approach the level of other types of personal insurance, especially automobile insurance. Most pleasure vessel owners already carry liability insurance in the range of \$1 million, so they should not expect any increase in their cost of insurance as a result of the new legislation.

On the second issue presented in the bill, the amendments to Part XVI of the Canada Shipping Act, the provision of the existing regime of liability and compensation for oil pollution damage is of particular interest. The regime was last revised in 1989, when Canada implemented and acceded to the 1969 International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage and the 1971 International Fund Convention.

The 1969 Convention established the liability of owners of laden tankers for oil pollution damage, while the 1971 International Fund Convention provided complementary compensation to the extent that protection under the 1969 convention was inadequate.

In addition to participating in the International Oil Pollution Compensation Fund, Canada has its own domestic compensation fund called the Ship-Source Oil Pollution Fund. This is a fund of first resort for all claimants for oil pollution damage in Canada and in waters under Canadian jurisdiction. Canadian contributions to the international fund are paid from the Ship-Source Oil Pollution Fund.

Les propriétaires de navires commerciaux qui sont assurés par des mutuelles de «protection et d'indemnisation», généralement connues sous le nom de «clubs P&I», ne verront probablement pas de changement important à leurs primes d'assurance puisque la couverture offerte par ces mutuelles est illimitée. Certains des propriétaires de navires commerciaux qui ne détiennent pas présentement d'assurance auprès d'un club de P&I connaîtront peut-être une hausse de leurs frais d'assurance à la suite des modifications proposées dans le projet de loi S-4. Dans la plupart des cas, les répercussions dépendront du dossier futur des réclamations qui seront présentées par ces propriétaires en vertu du nouveau régime.

La même règle s'applique aux propriétaires de bâtiments de plaisance; la très grande majorité d'entre eux est déjà assurée au niveau proposé dans la présente révision, tandis que certains auront à souscrire une assurance additionnelle pour être entièrement protégés contre les nouvelles limites. Le rajustement qui se produira vraisemblablement dans le marché de l'assurance pour bâtiments de plaisance sous le nouveau régime ne devrait pas faire augmenter le coût de l'assurance d'un bâtiment de plaisance à un point tel qu'il approcherait les niveaux d'autres types d'assurance personnelle, par exemple l'assurance-automobile. La plupart des propriétaires des bâtiments de plaisance possèdent déjà une assurance-responsabilité de l'ordre de 1 million de dollars, et ne devraient donc pas subir d'augmentation de leurs frais d'assurance à la suite de cette révision.

J'aimerais maintenant aborder le deuxième sujet du projet de loi S-4, c'est-à-dire les modifications apportées à la partie XVI de la Loi sur la marine marchande du Canada, visant la révision du régime de responsabilité et d'indemnisation en matière de dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Ce régime a été révisé pour la dernière fois en 1989 lorsque le Canada a adhéré à la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et à la Convention de 1971 pour création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

La convention de 1969 établit la responsabilité des propriétaires de navires-citernes en matière de dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, alors que la convention de 1971 sur le fonds international a été adoptée pour prévoir une indemnisation supplémentaire dans les cas où la protection offerte par la convention de 1969 serait inadéquate.

En plus de participer au Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, le Canada a son propre fonds d'indemnisation appelé Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires. Il s'agit d'un fonds de premier recours pour tous les créanciers en cas de dommages dus à la pollution par les hydrocarbures au Canada et dans les eaux relevant de l'autorité du Canada. Les contributions annuelles du Canada au fonds international sont payées par la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires.

The 1969 and 1971 Conventions were updated in 1992, when Protocols were adopted under the auspices of the International Maritime Organization. Under the 1992 Protocols, the amount of compensation available for pollution damage caused by oil tankers was increased from a level of \$120 million per incident to \$270 million per incident.

A number of other important changes were made in 1992 in the Protocols to improve the original Conventions. Shipowners are now liable for the costs of reasonable measures of reinstatement where oil pollution from a ship results in damage to the environment. The geographic scope of application of the Convention will now include the exclusive economic zone of Canada, which extends to 200 nautical miles from shore. The Protocols also extend the Convention to claims for preventive measures taken before a spill to prevent or minimize pollution damage. Finally, the Convention will now also apply to empty tankers, with specific reference to the voyage subsequent to the voyage during which it was carrying oil.

[Translation]

Bill S-4 will implement the provision of the 1992 protocols, thus increasing the level of compensation available to victims of pollution damage caused by oil tankers in the future.

The proposed legislation will enable Canada to follow many other countries which have terminated their membership with the old regime and moved rapidly to the 1992 regime. Until Canada follows suite, we will continue to be exposed to higher contributions to the International Fund due to the reduced membership in the old regime.

As my final comment on Bill S-4, I would strongly urge you to consider this important legislation expeditiously. The sooner Canada can exceed to the new regime, the better.

[English]

Honourable senators, the changes I have outlined for the act would not have been possible without the continued support of our stakeholders. During your consultations, my departmental officials have spoken at length with shipowners, passengers, cargo owners, the oil industry, the marine insurers and the marine legal community.

I should like to take this opportunity to publicly thank the industry groups for their participation in this reform. Their strong support for this bill has been extremely gratifying. I believe that such cooperation demonstrates the importance of partnerships in many initiatives, including our national strategy on transportation.

[Translation]

We need to work together to define our goals and policies for the future, by creating new partnerships that make the best possible use of federal expertise and resources.

Les conventions de 1969 et de 1971 ont été mises à jour en 1992 par des protocoles adoptés sous l'égide de l'Organisation maritime internationale. En vertu des protocoles de 1992, le montant d'indemnisation disponible en cas de dommages dus à la pollution causée par des pétroliers est passé de 120 millions de dollars par incident à environ 270 millions de dollars par incident.

Les protocoles de 1992 ont également apporté d'autres améliorations importantes aux conventions originales. Les propriétaires de navires sont maintenant responsables des frais occasionnés par les mesures raisonnables de remise en état lorsque les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures ont des conséquences néfastes pour l'environnement. La portée géographique d'application de la convention sera maintenant étendue à la zone économique exclusive du Canada, zone qui s'étend à 200 milles marins des côtes. Les protocoles étendent également l'application de la convention aux créances pour les mesures de sauvegarde prises avant un déversement afin de prévenir ou limiter la pollution. Et finalement, la convention s'appliquera également aux navires-citernes immédiatement après un voyage effectué avec une cargaison d'hydrocarbures.

[Français]

En mettant en oeuvre les dispositions des protocoles de 1992, le projet de loi S-4 augmentera le montant d'indemnisation disponible pour les victimes des dommages dus à la pollution causée par les navires-citernes.

La nouvelle législation permettra au Canada de joindre nombre de pays qui ont dénoncé leur adhésion à l'ancien régime et qui ont déjà adhéré au régime de 1992. Si le Canada ne fait pas de même, nous pourrions avoir à verser des contributions plus élevées au Fonds international, compte tenu du nombre réduit de membres du régime de 1971.

Pour conclure avec le projet de loi S-4, j'aimerais vous inviter à examiner promptement cette importante législation. Plus tôt le Canada adhérera au nouveau régime, mieux ce sera.

[Traduction]

Honorables sénateurs, les changements à la loi dont je vous ai fait part n'auraient pas été possibles sans la collaboration soutenue des groupes intéressés. Au cours de nos consultations, les représentants de mon ministère ont discuté longuement avec les propriétaires de navires, les passagers, les propriétaires de cargaisons, l'industrie pétrolière, les assureurs maritimes et le milieu du droit maritime.

J'aimerais profiter de l'occasion qui m'est donnée pour remercier ces divers groupes pour leur participation à cette réforme. L'appui constant qu'ils ont apporté à ce projet de loi a été très réconfortant. De fait, je crois qu'une coopération de ce genre montre l'importance des partenariats dans divers projets, notamment notre stratégie nationale sur les transports.

[Français]

Nous devons travailler en collaboration pour définir nos objectifs et politiques de l'avenir en créant de nouveaux partenariats qui tireront partie des compétences et des ressources du gouvernement fédéral.

[English]

I apologize for going on at great length on the bill, but I cannot make a speech in the Senate because I am not a member of the Senate. Had I been in the Senate, that is what I would have said in introducing the bill.

The Chairman: Thank you, Mr. Minister.

Senator Roberge: Thank you for joining us here today. I have a general comment on what you have said.

There are great challenges facing the transportation industry today. I hope you and your officials will keep an eye out for safety in all transportation modes. One of this committee's subcommittees has its focus on safety and security in transportation, and these days we are finding out about some scary things. We will be making an interim report soon, and we will probably want to meet with your officials in that respect.

I do not think there will be much opposition to this bill; at least, I do not foresee any. However, why did it take so long to bring these amendments forward? As well, are the liability limits high enough when one looks, for example, at malpractice, car accidents and oil spills. You say the maximum liability for oil spills is now \$270 million. I do not know the cost of the Exxon Valdez spill, but perhaps you could make a few comments in that regard.

Mr. Collenette: First, I wish to say something about safety. I will let the deputy minister answer the question as to why this took so long. I am not blaming her, but she has more of a corporate memory, since I only came into this portfolio in June. Mr. Rysanek will answer the other question you raised.

Safety is a matter which concerns us all. In fact, safety is our top concern at the Department of Transport, in all modes of transportation. Most of us now fly weekly; I know that senators do. When you consider the miracle of flying people over great distances in adverse weather, you know that safety in the air, safety of the planes, is crucial. Even though we are devolving a lot of our authority over airports, we are certainly responsible for safety, and we maintain that very religiously.

I am concerned over the number of railway accidents in the last year or so. In fact, since I have been Minister of Transport we have seen some accidents, and that is of particular concern. That is why I asked my officials to delay coming forward with the Railway Safety Act amendments, which we were to bring in in October when the House reconvened. We will be bringing those in in February, because that issue is one of growing importance.

[Traduction]

Je m'excuse de m'être étendu aussi longtemps sur le projet de loi, mais comme je ne suis pas membre du Sénat, je ne peux pas faire de discours au Sénat. Si j'en étais membre, c'est ce que j'aurais dit au moment du dépôt du projet de loi.

La présidente: Je vous remercie, monsieur le ministre.

Le sénateur Roberge: Je vous remercie, monsieur le ministre, de vous joindre à nous aujourd'hui. J'ai une observation d'ordre général à faire au sujet de votre exposé.

L'industrie des transports aujourd'hui doit relever de grands défis. J'espère que vos collaborateurs et vous-même tiendrez cependant compte de la nécessité d'assurer la sécurité de tous les modes de transport. L'un de nos sous-comités se penche en particulier sur la sécurité des transports et il a de graves préoccupations à ce sujet. Nous présenterons sous peu un rapport provisoire sur la question et nous voudrions sans doute nous entretenir avec les fonctionnaires du ministère à ce sujet.

Je ne m'attends pas à ce que ce projet de loi suscite beaucoup d'opposition. Pourquoi a-t-on cependant mis autant de temps à présenter ces modifications? On peut se demander si les limites à la responsabilité sont suffisantes, compte tenu de celles qui sont prévues pour la négligence professionnelle, les accidents de la route et les déversements de pétrole. Vous avez dit que la limite de responsabilité maximale dans le cas des déversements d'hydrocarbures était maintenant de 270 millions de dollars. Je ne sais pas combien se sont élevés les dommages causés par le déversement de l'Exxon Valdez, mais peut-être pourriez-vous nous le dire.

M. Collenette: J'aimerais d'abord vous dire quelques mots au sujet de la sécurité. Je demanderai ensuite au sous-ministre de vous dire pourquoi on a mis tant de temps à présenter ces modifications à la loi. Je ne la tiens pas responsable de ce retard, mais elle a une plus grande mémoire institutionnelle que moi qui n'occupe mes fonctions que depuis juin. M. Rysanek répondra à l'autre question que vous avez posée.

La sécurité est une question qui nous préoccupe tous. Le ministère des Transports en fait sa priorité absolue, dans tous les modes de transport. La plupart d'entre nous prennent l'avion toutes les semaines. Je sais que c'est ce que font les sénateurs. Compte tenu du fait que les conditions météorologiques ne sont pas toujours idéales, la sécurité du transport aérien est cruciale. Même si nous avons cédé la gestion d'une bonne part de nos aéroports, nous continuons d'être responsables de la sécurité aérienne et nous nous acquittons religieusement de cette responsabilité.

Je m'inquiète du fait qu'il y a eu plusieurs accidents ferroviaires au cours de la dernière année. Certains accidents se sont produits depuis mon entrée en fonction et je me préoccupe tout particulièrement de la question de la sécurité ferroviaire. Voilà pourquoi j'ai demandé à mes collaborateurs de proposer des modifications à la Loi sur la sécurité ferroviaire, modifications que nous comptons présenter à la Chambre en octobre dès la reprise des travaux parlementaires en octobre. Nous déposerons ces modifications à la Chambre en février vu l'importance croissante de la question.

Perhaps Ms Bloodworth could deal with the specific question of why it is taking so long.

Ms Margaret Bloodworth, Deputy Minister, Department of Transport: There are a couple of answers to that. One answer relates to trying to pass legislation in the last year or so before an election; that is always risky for governments. The bill was tabled in September of 1996 and we ran out of time. There is no question that that delayed matters, because we are here only now. Perhaps it would have been preferable to have had the bill tabled earlier than that.

The second issue relates to the whole international area. The process for negotiating changes internationally and then for bringing them into effect is time-consuming. I hope that we can make some changes in that regard, particularly in the marine area. The problem is not entirely international; some of it has to do with us. That is why we need some changes to the Shipping Act. This is one lot of changes, but there are bigger changes coming.

I agree with you that the bill has been a long time in coming, but we will try to see what we can do to improve that in the future.

As to your question about the limits, Mr. Rysanek will deal with that issue specifically; however, there is provision in the legislation not to be fixed with a limit that was set in 1957, but to have more flexibility.

Mr. Jerry Rysanek, Chief, Marine Insurance, Department of Transport: The question of the level of limits is also partly related to the question of the time it has taken to prepare this legislation. As you can imagine, it involves a number of groups that must be brought together to reach an understanding and consensus on what is an adequate limit, and on whether the limit is insurable or insurable at an economic cost.

At the lower end of the scale, the limit is being increased from \$140,000 to approximately \$1.5 million, and that will have an impact on our pleasure vessel industry. It has taken time to present and to develop a consensus by the various groups. It was considered to be adequate and responsive to the needs of victims involved in pleasure vessel incidents, and it was considered to be insurable at an economic cost. I can say without hesitation that the vast majority of the industry affected by that particular limit is supportive.

At the other end of the scale, when you refer to major oil pollution incidents, the change from \$120 million to \$270 million per incident is a massive change. It certainly would cover all claims that we have experienced so far. Subscribing to those limits allows us to participate in international conventions and regimes.

I hope that answers your question concerning the levels of the limits and how they arise.

Senator Roberge: That answers the question with respect to oil spills, but on the other aspects are there some checks and balances? Will you have to make amendments to this bill again in,

Mme Bloodworth pourra peut-être vous expliquer pourquoi ces modifications n'ont pas été déposées à la Chambre plus tôt.

Mme Margaret Bloodworth, sous-ministre, ministère des Transports: Quelques raisons l'expliquent. Premièrement, il est toujours difficile à des gouvernements d'adopter des projets de loi juste avant une élection. Le projet de loi a été déposé en septembre 1996 et est mort au *Feuilleton*. La tenue des élections a certainement eu une incidence sur le projet de loi. Il aurait peut-être été préférable que le projet de loi soit déposé à la Chambre plus tôt.

La deuxième raison a trait à nos obligations internationales. Il faut beaucoup de temps pour négocier des changements à des protocoles internationaux et aussi pour les mettre en vigueur. J'espère que des changements à cet égard surviendront en particulier dans le domaine maritime. Le problème n'est cependant pas entièrement dû à la lenteur des négociations internationales; nous avons aussi notre part de responsabilité. Voilà pourquoi il nous faut modifier la Loi sur la marine marchande. D'autres modifications encore plus importantes à la loi suivront celles qui sont proposées à l'heure actuelle.

Je conviens que le projet de loi s'est fait attendre et nous tâcherons de faire mieux la prochaine fois.

Je demanderai à M. Rysanek de répondre à votre question sur les limites à la responsabilité; pour plus de souplesse, la nouvelle loi prévoit cependant qu'on peut ne pas tenir compte des limites établies en 1957.

M. Jerry Rysanek, chef, Assurance maritime, ministère des Transports: La question des limites est liée elle aussi au temps mis à préparer le projet de loi. Comme vous pouvez vous l'imaginer, il a fallu qu'un certain nombre d'intervenants s'entendent sur ce qui constitue une limite acceptable aux bornes économiques.

Pour les embarcations de plaisance, la limite a été portée de 140 000 \$ à environ 1,5 million de dollars. Il a fallu du temps avant d'en arriver à un consensus à cet égard parmi les intervenants. On a estimé que cette limite répondait aux besoins des victimes d'accident de navigation de plaisance et qu'elle était réaliste au plan économique. Je peux dire sans hésitation que la majorité des intervenants appuient cette limite.

Quant aux grands déversements pétroliers, la limite par accident est passée de 120 millions à 270 millions de dollars, ce qui constitue un important changement. Cette somme suffirait à couvrir toutes les réclamations qui ont été présentées jusqu'à maintenant. Cette limite nous permettra d'adhérer à des conventions et à des régimes internationaux.

J'espère avoir répondu à votre question portant sur les limites.

Le sénateur Roberge: Vous avez répondu à ma question pour ce qui est des déversements d'hydrocarbures, mais a-t-on prévu des mesures de contrôle pour ce qui est des autres éléments du

say, two years, if the increases that we are experiencing world-wide rise substantially — for example, if someone is killed in a truck crash and there is a law suit in Canadian dollars?

Mr. Rysanek: The deputy minister alluded to this. There is a provision in the bill, which did not exist in the previous legislation, which allows for much more rapid and flexible updating of the limits. It would not require an amendment of the legislation; it would require an Order in Council that would quickly adjust the limit to a level that would be considered appropriate at the time. We experienced that problem with the legislation in the past; the limits were eroded by inflation over 50 years.

Senator Roberge: That answers my question.

Senator De Bané: Mr. Minister, I realize that you could not cover all of the different modes of transport in detail, but you said that one of the major challenges ahead is the protection of the environment from the effects of traffic congestion, because, as you say, traffic might increase by 100 per cent in the next 25 years. Then you said that more needs to be done on the passenger side.

Do you see any solution to the problem of pollution from passenger traffic in the use of a passenger railway system? Can we devise a policy to alleviate that doubling of traffic on highways? As you say, we cannot sustain more highways, we cannot build them, we cannot afford them. Is a passenger railway system in some areas of Canada a solution? Can we make it profitable so that it will not be a burden on the taxpayers, as we have seen in other modes? Or is it too early to tell? Do you see a solution there?

Mr. Collenette: Rail is part of the solution. In fact, we are seeing a renaissance of rail. It is rather ironic. As we went from the 19th to the 20th centuries, Canada was built on rail; yet rail diminished in importance for much of this century, and for the last 40 years in particular. However, the changes to the Canadian Transportation Act, the permission for the railways to reorganize themselves in more effective ways, and the encouragement of the shortlines, has given flexibility to this particular mode of transport, which is one of the least polluting modes.

We have gone through approximately 50 or 60 years of rapid development of conveyance of people by car, bus and truck. In effect, we must thank two individuals in particular for leading that development. One is Robert Moses, the architectural planner for New York City in the 1930s and 1940s, who essentially created modern suburbia. Ever since then, we have had to deal with the dispersal of individuals over wider and wider areas, with the difficulty in giving adequate transport to them, while providing very nice lives in those communities. The other, of course, is President Eisenhower, who embarked in the United States on a massive highway-building program in the interstate system; that

régime? Faudra-t-il modifier de nouveau la loi dans deux ans, par exemple, si les réclamations continuent d'augmenter comme on l'a constaté dans le monde entier. Qu'advierait-il si quelqu'un était tué dans une collision mettant en cause un camion et que la poursuite soit en dollars canadiens?

M. Rysanek: La sous-ministre a fait allusion à cette question. Le projet de loi prévoit une disposition, qui n'existait pas dans la loi précédente, qui permettra de rajuster rapidement les limites. Il ne sera donc pas nécessaire de modifier de nouveau la loi à cet égard. Il sera possible de modifier la limite par décret. Le problème s'est déjà posé par le passé. Les limites devenaient insuffisantes en raison de l'inflation sur une période de 50 ans.

Le sénateur Roberge: Cela répond à ma question.

Le sénateur De Bané: Monsieur le ministre, je comprends que vous ne pouviez pas nous entretenir de tous les aspects des différents modes de transport, mais vous avez dit que l'un des principaux défis qui se présentait est de protéger l'environnement des effets de l'augmentation de la circulation routière qui pourrait doubler d'ici 25 ans. Vous avez aussi dit que d'autres changements s'imposaient pour ce qui est des passagers.

Pensez-vous qu'on pourrait régler le problème de la pollution causée par la circulation routière en favorisant le transport ferroviaire? Une politique pourrait-elle permettre d'éviter que la circulation routière ne double? Comme vous l'avez dit, nous ne pouvons pas nous permettre de construire davantage de routes. La solution ne serait-elle pas d'accroître les services ferroviaires pour passagers dans certaines parties du Canada? Pouvons-nous rendre ces services rentables de manière à ce qu'ils n'aient pas à être financés par les contribuables comme c'est le cas pour d'autres modes de transport? Est-ce trop tôt pour le dire? Pensez-vous que ce serait une solution au problème?

M. Collenette: Le transport ferroviaire fait partie de la solution. Nous assistons à une renaissance du transport ferroviaire. C'est assez ironique. De la fin du XIX^e au début du XX^e siècle, on a bâti le Canada grâce au transport ferroviaire, mais le train a perdu de son importance pendant la plus grande partie du XX^e siècle et surtout au cours des 40 dernières années. Cependant, le transport ferroviaire, qui est l'un des moyens de transport qui pollue le moins, a maintenant plus de souplesse grâce aux changements apportés à la Loi canadienne sur les transports, au fait que les sociétés ferroviaires ont maintenant l'autorisation de se réorganiser de façon plus efficace et à l'encouragement donné aux chemins de fer secondaires.

Nous avons connu 50 ou 60 ans d'évolution rapide de l'industrie du transport des passagers par automobile, autobus et camion. Le mérite en revient essentiellement à deux personnes. Il y a Robert Moses, l'auteur du plan architectural pour New York dans les années 30 et 40, le phénomène des banlieues modernes. Depuis, nous avons dû nous accommoder au fait que la population urbaine habite des régions de plus en plus vastes et qu'il est difficile de leur fournir des moyens de transport appropriés, même si la vie en banlieue est très agréable. L'autre personne, bien sûr, est le président Eisenhower, qui a lancé un programme massif de routes inter-États, ce qui a imposé la notion de l'aménagement du

has dictated the whole notion of land-use planning in an urban context. We were affected by virtue of being interlocked with the U.S. and we are now even more interlocked with the U.S.

In effect, we have had to get that 40 or 50 years out of our system. It has almost "maxed" out. We have come to a point where we do not have to talk about transportation priorities in the context of favouring one mode over another. In the U.S., the trucking companies are trying to work cooperatively with the railway companies. They are finding that rail capacity does not always meet their expectations.

In this country the same is true. Both CN and CP have developed systems of intermodal usage whereby whole trucks go on the trains and do not just piggyback the way trucks did in the 1960s and 1970s; now whole trucks go on the train. CP calls it the "Iron railway". One driver takes the truck to one point, say, in Montreal, and another driver gets in, say, in Chicago and takes the truck to the U.S. midwest. We must do more of that to encourage the interfacing of truck with rail.

The same is true for passengers. Busses will have to become more and more of a feeder for rail. One thing I am particularly concerned about is the reorganization and revitalization of the passenger railway system, not just for the transcontinental and intercity routes, but also in the suburban and urban context.

I realize that in some cases we then start coming up against provincial jurisdiction. For example, I believe the federal government sold its interest in the commuter transit system in Montreal in 1980 for \$50 million. However, in the greater Toronto area I have been having discussions with my counterparts at the provincial level and with GO Transit about cooperative measures for moving people. VIA Rail, in effect, is the outer suburban service and GO Transit is the inner suburban service to a region of 4.5 million people in the greater Toronto area, with another 1 or 1.5 million people not too distant from that region.

Although we may not delve into that discussion too deeply today, I will ask the House of Commons committee to look at ways of revitalizing the passenger rail system; perhaps we could introduce some kind of franchising arrangement with private-sector operators for the national service. It would not be a case of selling off the railway or the company as we did with CN, but of involving the private sector. Otherwise, we could not raise the necessary capital to finance the rolling stock.

The question is a good one. The solutions are there. To some degree government money will be needed, but given the state of our finances today we must try to ensure that money is available

territoire dans un contexte urbain. Cela a touché le Canada parce que nous étions liés aux États-Unis et nous le sommes maintenant plus que jamais.

Nous avons d'ailleurs dû lutter pour nous débarrasser des effets de ces 40 ou 50 dernières années. Le phénomène a presque atteint son point culminant. Nous ne sommes plus obligés d'envisager nos priorités de transport en pensant qu'il faut privilégier un moyen de transport par opposition à un autre. Aux États-Unis, les sociétés de camionnage s'efforcent de collaborer avec les sociétés ferroviaires. On constate que la capacité des chemins de fer ne correspond pas toujours aux besoins.

C'est la même chose au Canada. Le CN et le CP ont mis au point des systèmes pour utiliser intermodal permettant de charger tout le camion sur le train au lieu d'avoir simplement des wagons à rail-route comme dans les années 60 et 70. C'est maintenant tout le camion qui monte sur le train. Le CP l'appelle le train de fer. Un camionneur conduit le camion jusqu'à Montréal, par exemple, et un autre conducteur monte à bord à Chicago et conduit jusque dans la région centrale de l'Ouest américain. Nous devons faire encore plus pour favoriser l'interface entre le camionnage et le transport ferroviaire.

C'est la même chose pour le service voyageurs. Les compagnies d'autobus devront devenir de plus en plus des subsidiaires du service ferroviaire. Une chose qui m'intéresse tout particulièrement est la réorganisation et la revitalisation du réseau ferroviaire voyageurs, non pas seulement pour les trajets transcontinentaux et interurbains, mais aussi pour le transport en banlieue et en ville.

Je sais que, dans certains cas, cela touche à la compétence des provinces. Par exemple, je crois savoir que le gouvernement fédéral a vendu sa part du réseau de transport urbain de Montréal en 1980 pour 50 millions de dollars. Cependant, dans la région métropolitaine de Toronto, je discute avec mes homologues provinciaux et les représentants de GO Transit la possibilité de prendre des initiatives conjointes pour le transport des voyageurs. C'est effectivement VIA Rail qui fournit les services de banlieue extérieurs et GO Transit, les services de banlieue intérieurs dans une région de 4,5 millions d'habitants dans le Grand Toronto, auquel on peut ajouter encore un million ou un million et demi de gens qui habitent à proximité de la région.

Nous ne pourrions peut-être pas nous pencher longuement sur cette question aujourd'hui, mais je demanderai au comité de la Chambre des communes d'examiner des moyens de revitaliser le réseau ferroviaire voyageurs. Nous pourrions peut-être avoir un système de franchise quelconque avec des fournisseurs de services du secteur privé à l'échelle nationale. Il ne s'agirait pas de vendre le chemin de fer ou la société ferroviaire comme nous l'avons fait pour le CN, mais plutôt d'obtenir la participation du secteur privé. Sinon, nous ne pourrions pas obtenir les capitaux nécessaires pour financer le matériel roulant.

C'est donc une bonne question. Les solutions existent. On aura besoin d'un apport de fonds du gouvernement, mais vu l'état de nos finances à l'heure actuelle, nous devons essayer de faire en

form the private sector. We can use the private sector by organizing our priorities carefully.

Senator De Bané: My second point is more of a representation. I received some feedback that there is a malaise at NAV CANADA, that the airline industry is in a dominant position in that corporation. Of course, they should have an important position, but there are other stakeholders, such as the department, the public, the air traffic controllers, the different cities where they land, et cetera.

I wish to make a representation to you to ensure that the airline industry, although it should play an important role in NAV CANADA, is not seen as the only interest in air traffic control, but that the other stakeholders should be part of it.

Finally, I have a question about this bill before us today. What path has the U.S. taken in regard to oil spill liability? I understand that they have taken a completely different approach from ours. What are the philosophies behind the different approaches to oil spill liability?

Mr. Collenette: I will ask my official to answer that, as he is much more knowledgeable on that topic. I will talk about NAV CANADA in a minute.

Mr. Rysanek: While the United States actively participates in the work of the International Maritime Organization, at the end of the day they have pursued a different policy and adopted legislation on all pollution liability in what is known as the 1990 Oil Pollution Act. In many ways their legislation is similar to the international regime, but there is a major difference, in that the limits of liability are much greater than we know and than are contained in any international law.

Canada considered that option; we considered following that model and it was also laid out at the policy stage. However, all of the stakeholders involved in those consultations agreed and recommended that Canada should pursue a policy on oil pollution liability in accordance with international conventions adopted pursuant to the IMO. I hope that satisfies your question.

Mr. Collenette: On the question of NAV CANADA, the senator is right to have some concerns, as that is a new organization. However, judging from the experience we have had, there has been a seamless transfer to the new organization. It certainly appears to be operating up to and beyond our expectations.

Naturally, there will be tensions between various stakeholders; however, on the NAV CANADA board there are government and union representatives, there are members chosen at large as well as direct representation from the airlines. The government's interest and the interest of other stakeholders does balance off the interest of the airlines.

sorte que le secteur privé participe au financement. Nous pouvons avoir recours au secteur privé si nous organisons soigneusement nos priorités.

Le sénateur De Bané: Ma deuxième question serait plutôt une observation. Certains m'ont dit qu'il existe un malaise à NAV CANADA parce que l'industrie des lignes aériennes joue un rôle dominant dans la société. Bien sûr, elle doit jouer un rôle important, mais il y a d'autres intervenants dont il faudrait tenir compte, par exemple le ministère, le public, les contrôleurs de la circulation aérienne, les villes où les avions atterrissent, et cetera.

Je voudrais vous demander de faire en sorte que, même si l'industrie des lignes aériennes doit jouer un rôle important à NAV CANADA, elle ne soit pas considérée comme la seule en cause dans le contrôle de la circulation aérienne et que l'on tienne compte aussi des intérêts des autres intervenants.

Je voudrais enfin poser une question au sujet du projet de loi à l'étude. Pour quelle méthode a-t-on opté aux États-Unis relativement à la responsabilité en cas de déversement de pétrole? Si je ne m'abuse, les États-Unis ont adopté une méthode tout à fait différente de la nôtre. Sur quel raisonnement se fondent les diverses façons d'envisager la responsabilité en cas de déversement de pétrole?

M. Collenette: Je vais demander à mon adjoint de vous répondre parce qu'il s'y connaît beaucoup plus que moi. Je vous parlerai de NAV CANADA dans un instant.

M. Rysanek: Même si les États-Unis participent activement aux travaux de l'Organisation maritime internationale, ils ont opté à la fin du compte pour une politique différente et ils ont adopté une loi relative à toute responsabilité en matière de pollution appelée la Loi de 1990 sur la pollution par les hydrocarbures. Sous bien des aspects, la loi américaine se rapproche du régime international, mais il y a une différence importante, soit que les limites de responsabilité sont beaucoup plus élevées que celles que nous avons nous-mêmes et que celles de toute autre loi internationale.

Le Canada avait songé à faire la même chose. Nous avons étudié le modèle américain et nous avons aussi préparé une politique à ce sujet. Cependant, tous les intervenants consultés se sont entendus pour recommander que la politique du Canada en matière de responsabilité pour la pollution par le pétrole soit conforme aux conventions internationales signées dans le cadre de l'OMI. J'espère que cela répond à votre question.

M. Collenette: Relativement à NAV CANADA, le sénateur a raison de s'en inquiéter vu qu'il s'agit d'une nouvelle société. Cependant, d'après notre expérience, les opérations ont été transférées sans heurt à la nouvelle société. Elle semble fonctionner comme prévu et encore mieux que nous nous y attendions.

Il y a bien sûr des tensions entre les divers intervenants, mais le conseil d'administration de NAV CANADA comprend des représentants du gouvernement et des syndicats de même que d'autres membres hors-cadre et des représentants directs des lignes aériennes. Les intérêts du gouvernement et ceux des autres intervenants permettent de maintenir l'équilibre avec les intérêts des lignes aériennes.

Of course, the airlines are the ones that are most concerned. It is their pilots who deal with the air traffic controllers. They must be absolutely sure that the right level of equipment is in place, that the right number of personnel are in place and that specific procedures are followed. I am confident that this experiment that we have undertaken will continue to be successful.

In fact, when I was in the U.K. in September, the civil aviation authority there was quite amazed at what we had done. We have broken new ground. I met with the board of directors who had been experimenting for eight years with a form of privatization. They have come to the conclusion that the only viable alternative to government ownership, as we used to have and as the British have now, is to follow a not-for-profit model as we see in NAV CANADA. That is a pretty good compliment.

Senator Spivak: It is a great relief to see that perhaps the emphasis is swinging from privatization of various modes of transportation to a look at the impact of modes of transportation on our society and our quality of life.

I visited Europe some time ago and even though their population configuration is quite different from ours, they seem to have rationalized different modes of transport.

My first question relates to the rail and trucking industries. First, some time ago, when various kinds of captive shippers appeared before us, they outlined the various ways in which rail was not favoured in terms of subsidization and in terms of tax. I understand that some of those taxes are provincial. They also mentioned other financial considerations which put rail at a disadvantage compared to subsidies for highways.

In Manitoba, my home province, because of the Crow rate and all of the changes that have taken place, country roads are being subjected to the use of huge trucks, and they were never built for that. Not only was there a very serious accident recently, but they are now asking for subsidization of those highways to pick up those roads. What is government policy vis-à-vis this favouring of the whole question of subsidization and tax policy towards railroads versus the highways?

My second question is this: Whereas in the United States trucking is covered by the federal authority, that is not the case with the National Transportation Board. In your opinion, what are the barriers towards oversight by the federal authority, having now delegated the barriers towards implementing that to the provinces? Are you looking at that in terms of government policy?

As you know, various rules are applicable, but I would repeat that those huge trucks are a menace to the safety of the roads. They make driving on Trans-Canada Highway a perilous act. My colleague will acquaint you with what is happening in the Maritimes, if you need to be acquainted with that.

Mr. Collenette: You raise some excellent points.

Bien sûr, les lignes aériennes sont le plus directement visées. Ce sont leurs pilotes qui font affaire avec les contrôleurs de la circulation aérienne. Ils doivent être absolument certains que le bon matériel est installé, que le nombre approprié d'employés sont au travail et que certaines procédures bien précises sont respectées. Je suis convaincu que cette démarche que nous avons adoptée continuera d'avoir du succès.

D'ailleurs, quand j'étais au Royaume-Uni en septembre, les représentants de la Civil Aviation Authority se sont dits très impressionnés de ce que nous avons fait. Nous avons innové. J'ai rencontré les membres du conseil d'administration qui font l'expérience d'une espèce de privatisation depuis huit ans. Ils ont conclu que la seule possibilité viable à part la propriété gouvernementale comme il y avait auparavant au Canada et comme il y a toujours au Royaume-Uni consiste à avoir un organisme sans but lucratif comme NAV CANADA. C'est tout un compliment.

Le sénateur Spivak: Je suis bien rassurée de constater que l'on cesse d'insister tellement sur la privatisation des divers moyens de transport pour se pencher surtout sur les conséquences des moyens de transport pour notre société et notre qualité de vie.

J'ai voyagé en Europe il y a quelque temps. Même si la situation géographique est bien différente de la nôtre, les pays d'Europe semblent avoir rationalisé divers moyens de transport.

Ma première question a trait aux sociétés ferroviaires et aux industries du camionnage. Quand nous avons entendu les représentants des diverses catégories d'expéditeurs captifs il y a quelque temps, ils nous ont expliqué les différentes choses qui font que le transport ferroviaire n'est pas vraiment privilégié sur le plan des subventions et des impôts. Je sais que certains de ces impôts sont provinciaux. Ils nous ont aussi parlé d'autres considérations financières qui défavorisent le transport ferroviaire par rapport au transport routier.

Au Manitoba, dans ma province, à cause du tarif du Nid-de-Corbeau et de tous les changements apportés au système de subventions, d'énormes camions roulent sur les routes de campagne qui n'ont pas été construites pour cela. Non seulement il y a eu un très grave accident récemment, mais aussi on demande maintenant que ces routes soient subventionnées pour en assurer l'amélioration. Quelle est la politique du gouvernement relativement à de telles subventions et à la fiscalité des sociétés ferroviaires par opposition aux routes?

Voici ma deuxième question. Aux États-Unis, le camionnage est régi par l'organisme fédéral, mais l'industrie n'est pas régie par l'Office national des transports au Canada. Selon vous, quels sont les obstacles qui empêchent le gouvernement fédéral de reprendre le contrôle de cette industrie maintenant que ces pouvoirs ont été délégués aux provinces? Songez-vous à modifier la politique du gouvernement à ce sujet?

Comme vous le savez, diverses règles s'appliquent, mais les énormes camions sont une menace pour la sécurité routière. C'est maintenant dangereux d'emprunter la route Transcanadienne à cause de ces camions. Mon collègue vous renseignera sur ce qui se passe dans les Maritimes si vous ne le saviez pas déjà.

M. Collenette: Vous avez soulevé d'excellents points.

In 1954, the Supreme Court of Canada gave a ruling that interprovincial trucking and highways are within the federal jurisdiction. At the time, Minister Howe did not want any more authority. The federal government turned around and delegated everything back to the provinces. It has worked reasonably well since that period of time. In fact, I was quite amazed when I took over and went to a federal-provincial meeting, having lived through a lot of constitutional battles in the late 1970s and early 1980s when I was elected before, to find out that the ministers of Transport from all provinces, including Quebec, worked cooperatively.

Although we have the constitutional authority for many of these areas, we have delegated it to the provinces; we are working cooperatively with them, especially in the development of a new national safety code, in dealing with truck weights and all of those other issues which everyone is concerned about. We must let this kind of consultative and cooperative approach continue, because it is in the best interests of the country. Certainly, we will have better safety standards on interprovincial trucking.

As to subsidies, that is a tough question and you get two different answers. The road industry says that rail is subsidized, and rail, of course, says that road is subsidized. We cannot deny that, from a tax point of view, the cost of capital is treated differently in Canada and in the U.S.; it is not in the railways' favour in Canada. They want a change in the capital cost allowance and that is something worth looking at. The question is whether the government can forgo whatever it will cost per year, about \$50 million or \$75 million per year. That is a lot of money.

We are just about to balance the books. The question is whether we can afford that kind of taxation measure in order to help the railways to be more competitive, not only with the road industry but with their U.S. counterparts. The railway system now is totally integrated. Canadian National is the sixth largest railway in North America. If you added CP and CN together, as a combined company they would be almost in the top four. We are talking about big organizations competing in an integrated market with the U.S. There is, therefore, some argument for harmonization of the tax regime.

The railways also have a problem with fuel taxes. In Saskatchewan the tax on fuel is inordinately high. In most of the other provinces it is reasonably within range, with some differences. Rail is very important in Saskatchewan in the haulage of grain and there are still many branch lines, and the railways would argue that this tax inhibits them to some degree. They also argue that the road system is financed out of the public treasury and, therefore, truckers, motorists in general, get a hidden subsidy. The motor vehicle industry comes back and says: "Wait a minute;

Selon une décision de la Cour suprême du Canada rendue en 1954, le camionnage et les réseaux routiers interprovinciaux devaient relever du gouvernement fédéral. À l'époque, le ministre Howe ne voulait pas s'en occuper. Le gouvernement fédéral avait donc décidé de tout déléguer aux provinces. Le système a assez bien fonctionné depuis. D'ailleurs, j'ai été fort surpris à mon arrivée au ministère lors de ma première réunion fédérale-provinciale, après avoir connu toutes sortes de batailles constitutionnelles à la fin des années 70 et au début des années 80, de voir à quel point tous les ministres des transports provinciaux, y compris celui du Québec, travaillaient en collaboration.

Même si la constitution nous confère des pouvoirs dans bon nombre de ces domaines, nous les avons délégués aux provinces et nous travaillons de concert avec celles-ci, surtout pour élaborer un nouveau code de sécurité national, pour les règles sur les poids des camions et toutes sortes d'autres questions qui intéressent tout le monde. Nous devons permettre que ce système de consultation et de collaboration continue parce que c'est dans l'intérêt de tout le pays. Cela nous permettra certainement d'avoir de meilleures normes de sécurité pour le camionnage interprovincial.

Quant aux subventions, c'est une question délicate à laquelle vous pouvez avoir deux réponses différentes. L'industrie du camionnage vous dira que les sociétés ferroviaires sont subventionnées et, bien sûr, les sociétés ferroviaires vous diront que le camionnage est subventionné. Nous ne pouvons pas nier que, du point de vue des impôts, l'amortissement est traité différemment au Canada et aux États-Unis et que la situation n'est pas à l'avantage des sociétés ferroviaires au Canada. Elles voudraient qu'on change la déduction pour amortissement et c'est une chose qui mérite notre attention. Il s'agit de savoir si le gouvernement peut se passer des recettes que cela produit chaque année, soit 50 ou 75 millions de dollars par année. C'est beaucoup d'argent.

Nous sommes sur le point d'équilibrer notre budget. Il s'agit de savoir si nous avons les moyens de prendre une telle mesure fiscale pour aider les sociétés ferroviaires à devenir plus concurrentielles, non seulement avec l'industrie du camionnage, mais aussi avec les chemins de fer américains. Le réseau ferroviaire est maintenant totalement intégré. Le Canadien National est la sixième compagnie ferroviaire en importance en Amérique du Nord. Si l'on combinait le CP et le CN, cela les placerait presque parmi les quatre plus grandes du continent. Il s'agit de grandes entreprises qui fonctionnent dans un marché intégré avec le marché américain. Il y aurait donc certains avantages à harmoniser le régime fiscal.

Les sociétés ferroviaires s'opposent aussi aux taxes sur le combustible. En Saskatchewan, cette taxe est beaucoup trop élevée. Dans la plupart des autres provinces, elle se situe à un niveau raisonnable, même s'il y a quelques différences. Le chemin de fer joue un rôle très important dans le transport des céréales en Saskatchewan et il y a encore beaucoup de lignes secondaires dans cette province, ce qui pousse les sociétés ferroviaires à dire que la taxe excessive leur nuit d'une certaine façon. Elles disent aussi que le réseau routier est financé par le trésor public et que

we pay \$4 billion in fuel taxes and we should have some of that back."

In the U.S., there is a dedicated tax. We have not gone along that route, although it becomes tougher and tougher to argue when you tax a certain mode that there is no correlation between tax and what is ploughed back for maintaining that network.

You get these arguments and I will let you debate that at another time. These are key issues which must be addressed.

Senator Spivak: Some organizations have put the subsidies of highways as high as \$11 million.

Senator Oliver: I, too, would like to add my welcome to the minister both to the Senate and to this committee. I have a question about highways and one question about marine issues.

On page 3 of your address you said that, in just two years, we will mark the thirtieth anniversary of the completion of the Trans-Canada Highway, one of Canada's greatest achievements. Also within that time most of the federal-provincial highway agreements will expire.

Where do you see the future of this "greatest achievement"? Would it be in going to toll highways? Where will the money come from to maintain the highways and to expand them? What is your personal view with respect to having tolls on our national highways?

Mr. Collenette: We are today locked into approximately \$2.3 billion worth of highway agreements which will be lapsing over the next three years. That is exclusive of the Newfoundland railway compensation, which is a special case.

My provincial counterparts argue for a national highways policy; well, we have one. We have had one since 1919. The federal government has contributed. The real question is how much we can afford to contribute as these agreements run out. We recently extended the New Brunswick agreement; we did so for a very good reason. It is not just pro-New Brunswick; it is pro-Atlantic Canada, to permit the twinning of the Trans-Canada Highway from the Quebec border into Fredericton. This is good for both passengers and freight, not just for New Brunswick, but for Nova Scotia, P.E.I. and Newfoundland.

As to how we use the private sector, we have retained an advisor in the department to assist us on particular methods for implicating the private sector. Most of us think about toll roads in terms of just putting a quarter in a slot or having an automated ticket. Ontario is taking a more electronic approach with the use of transponders and the electronic gauging of distances travelled. However, there are other ways, and we are examining one in particular that is being used in Britain. I refer to the whole concept

les camionneurs et les automobilistes en général reçoivent une subvention cachée. L'industrie des véhicules automobiles dit de son côté: «Un instant; nous payons 4 milliards de dollars de taxes sur le combustible et nous devons pouvoir en récupérer une partie.»

Aux États-Unis, il existe un impôt spécialement affecté. Nous avons décidé de ne pas utiliser ce mécanisme, même si cela devient de plus en plus difficile de prétendre que l'impôt prélevé sur un moyen de transport particulier n'a aucun rapport avec les montants investis dans l'entretien du réseau.

Vous pourrez discuter de tout cela une autre fois. Ce sont des questions clés sur lesquelles il faut se pencher.

Le sénateur Spivak: D'après certains, les subventions pour les routes représenteraient jusqu'à 11 millions de dollars.

Le sénateur Oliver: Je voudrais moi aussi souhaiter la bienvenue au ministre au Sénat et à notre comité. Je voudrais lui poser une question au sujet des routes et une autre à propos du transport maritime.

À la page 3 de votre discours, vous dites que, dans deux ans, nous célébrerons le 30^e anniversaire de la fin des travaux pour la route Transcanadienne, l'une des plus grandes réalisations du Canada. Et vous dites aussi que la plupart des ententes fédérales-provinciales sur les routes viendront à expiration en même temps.

D'après vous, quel sera l'avenir de cette grande réalisation? Faudra-t-il avoir des postes de péage sur nos routes? D'où viendra l'argent pour l'entretien et l'expansion du réseau routier? Que pensez-vous personnellement de l'idée d'avoir des postes de péage sur nos routes nationales?

M. Collenette: Nous sommes maintenant liés par des ententes routières qui nous coûtent environ 2,3 milliards de dollars et qui arriveront à expiration d'ici trois ans, si l'on fait exclusion de l'indemnisation pour le chemin de fer de Terre-Neuve, qui constitue un cas spécial.

Mes homologues provinciaux réclament une politique nationale sur les routes, mais nous en avons une. Nous en avons une depuis 1919. Le gouvernement fédéral a fait sa part. Il s'agit de savoir combien nous pouvons contribuer quand ces ententes prendront fin. Nous avons récemment prolongé la durée de l'entente avec le Nouveau-Brunswick, et ce pour une très bonne raison. Ce n'est pas simplement pour favoriser le Nouveau-Brunswick, mais aussi pour favoriser toute la région de l'Atlantique et permettre de doubler la route Transcanadienne de la frontière du Québec jusqu'à Fredericton. C'est à l'avantage des automobilistes et des camionneurs non seulement à destination du Nouveau-Brunswick, mais aussi vers la Nouvelle-Écosse, l'Île-du-Prince-Édouard et Terre-Neuve.

Pour ce qui est de savoir comment nous pouvons utiliser le secteur privé, nous avons chargé un conseiller au ministère de nous aider à mettre au point différentes méthodes pour obtenir la participation du secteur privé. Pour la plupart des gens, les routes à péage sont des routes où l'on insère une pièce de 25 cents. dans une machine ou bien où l'on achète un billet informatisé. L'Ontario a adopté une approche plus moderne en utilisant des transpondeurs et en calculant électroniquement les distances

of designing, building and operating roads where the private sector takes on the project, manages the project and is compensated on a through-put basis, like a tariff paid by the government. They call it a "shadow toll".

Senator Oliver: Is that where you see us going?

Mr. Collenette: It is something we can examine. The beauty there is that you take off the balance sheet the need to finance those roads, but you still have to pay out a public subsidy, federally or provincially, or combined under agreements. You get the efficiencies of the private sector in building and operating this kind of structure. The P.E.I. bridge is a little different because you pay a toll going across, but that is the type of case where the government recognizes that it will have to spend, for example, \$200 million on a particular highway but that it can be done better, more cheaply and more efficiently by using the "shadow toll" route.

That is one way in which we are considering the use of the private sector for road building.

Senator Oliver: Do you envisage that in the future Canadians, when they want to travel with their families on Canada's "greatest achievement" from sea to sea, will be paying tolls all the way across the country?

Mr. Collenette: That would not be the case if the kind of mechanism I have described were put in place. Personally, I think most Canadians do not feel comfortable with paying tolls, except for specific projects such as the P.E.I. bridge. People are prepared to pay for a new structure; they are prepared to pay the toll when they can see that it is for a new bridge or a tunnel. However, I am not sure that they have the same feeling on getting onto a stretch of highway. That is a personal observation. Perhaps there are other ways that we can do it.

In your own province, there is a bit of controversy over Highway 104, where there is the traditional tolling arrangement, and I think New Brunswick is looking at that as well. We cannot tell them how to operate, but it may be something that we should look at from the standpoint of a federal-provincial cooperative arrangement in future. If we were entering into a new agreement, we could say, "Wait a minute. What is the best way of tolling? Is it direct tolls or charges, or is it through the shadow toll mechanism?"

Senator Oliver: I was in Sydney Mines the other day; people there are a bit paranoid about what will happen to their jobs. They feel that Marine Atlantic will be closed down and many valuable and important jobs in Sydney Mines will leave Nova Scotia and perhaps go to Newfoundland. What will happen there? I understand you have been in direct negotiations with them.

parcourues. Il y a cependant d'autres méthodes possibles et nous sommes en train d'en étudier une qu'on utilise en Grande-Bretagne. Je veux parler du système où c'est le secteur privé qui s'occupe de la conception, de la construction et de l'entretien des routes et se fait indemniser par le gouvernement en fonction du débit. Le gouvernement verse une espèce de tarif qu'on appelle péage fantôme.

Le sénateur Oliver: Est-ce vers ça que nous nous dirigeons d'après vous?

M. Collenette: C'est une chose que nous pouvons examiner. Ce qu'il y a de bien dans ce système, c'est que le gouvernement n'est plus obligé de financer les routes, même si l'on continue de verser une subvention, soit au niveau fédéral, soit au niveau provincial, soit une combinaison des deux. Le système est plus rentable parce que c'est le secteur privé qui construit et qui entretient le réseau. Le cas du pont de l'Île-du-Prince-Édouard est un peu différent parce qu'il faut payer quelque chose pour traverser, mais c'est le genre de cas où le gouvernement sait qu'il devrait dépenser 200 millions de dollars pour une route particulière, par exemple, mais que l'on peut obtenir les mêmes résultats à moindre prix et de façon plus efficace en se servant d'un péage fantôme.

C'est un des moyens permettant d'avoir recours au secteur privé pour la construction des routes.

Le sénateur Oliver: Selon vous, quand les Canadiens voudront voyager avec leurs familles et emprunter à l'avenir la plus grande réalisation du Canada d'un océan à l'autre, devront-ils déboursier à des péages d'un bout à l'autre du pays?

M. Collenette: Ce ne serait pas le cas si le genre de mécanisme que je viens de décrire était instauré. Pour ma part, je pense que la plupart des Canadiens n'aiment pas l'idée des postes de péage, sauf pour des projets spéciaux comme le pont de l'Île-du-Prince-Édouard. Les gens sont prêts à payer pour quelque chose de neuf; ils sont prêts à payer si c'est pour un nouveau pont ou un tunnel. Je ne suis cependant pas convaincu qu'ils accepteraient de le faire pour emprunter un tronçon de route. C'est mon avis personnel. Il y a peut-être d'autres façons de procéder.

Dans votre propre province, il y a un peu de controverse au sujet de la route 104 pour laquelle on a le système de péage traditionnel. Je pense que le Nouveau-Brunswick se penche sur ce cas particulier aussi. Nous ne pouvons pas dire à la province ce qu'elle doit faire, mais c'est une chose pour laquelle nous pourrions peut-être envisager une collaboration fédérale-provinciale à l'avenir. Si nous décidions de conclure une nouvelle entente, nous pourrions dire: «Un instant. Quelle est la meilleure façon de percevoir des péages? Est-ce directement ou est-ce grâce à un mécanisme de péage fantôme?»

Le sénateur Oliver: J'étais à Sydney Mines l'autre jour, et les gens là-bas sont très inquiets à propos de leurs emplois. Ils ont l'impression qu'on va fermer Marine Atlantic et que bon nombre d'emplois utiles et importants vont quitter Sydney Mines en Nouvelle-Écosse peut-être pour Terre-Neuve. Que va-t-il se passer dans cette région? Si je ne m'abuse, vous avez négocié directement avec eux.

Mr. Collenette: I do not negotiate with them. They report to us. We are supposed to call the shots.

We have had a number of discussions with Mr. Morrison, the head of Marine Atlantic. He has done a good job of reducing costs and transferring some of the routes to the private sector, and he has been doing it with a fair degree of harmony with the employees.

We are looking at a stabilized service from North Sydney to Port aux Basques and some summer service over to Saint John's or Argentia, but essentially it is the lifeline to Newfoundland and is protected under a constitutional arrangement. Obviously, most of the employees for that service will be in North Sydney or Port aux Basques. What will happen to the headquarters in Moncton is the question at issue now. Everyone agrees that it is probably not right to continue having the headquarters in Moncton. Consequently, we are looking at approximately 40 jobs and the symbolism of having a town or city designated as the headquarters. I think it will end up being a net gain for communities in Newfoundland and Nova Scotia rather than a net loss. Most of the job losses or rationalizations have gone through the system by now.

As to the apportionment of those jobs or which city or town will be designated as the headquarters for Marine Atlantic, those decisions have not been taken.

Senator Oliver: When do you expect that decision?

Mr. Collenette: We are getting a great deal of input from the provinces involved. In fact, the House of Assembly in Newfoundland passed a resolution the other day. Perhaps the House in Nova Scotia will do the same. Given that there is so much interest in that debate, we do not want to truncate it. We will perhaps let the representations continue. That will allow us to have a better informed decision. However, to answer your question, the decision will be made some time in 1998.

Senator Perrault: This has been an interesting and educational presentation. Everyday we read in the newspapers about the environment and the greenhouse effect and what we will do to prevent massive climatic changes. Scientists said a few years ago that, unless we changed our policy with respect to carbon dioxide emissions, the world's climate would be changed unalterably by 2010.

I am sure you are aware of that, Mr. Minister, because you have made reference in this paper to that issue. You say that there is a huge challenge for the transportation sector, which is currently responsible for some 27 per cent of greenhouse gas emissions in Canada. It seems to me that railway transit would pollute far less than diesel and gasoline transit.

Mr. Collenette: Rail is certainly more efficient than road from that point of view.

M. Collenette: Je ne négocie pas avec eux. Ils relèvent de nous. Nous sommes censés prendre les décisions.

Nous avons eu quelques discussions avec M. Morrison, qui dirige Marine Atlantic. Il a fait beaucoup pour réduire les coûts et transférer certains des itinéraires au secteur privé, et il a réussi à le faire en conservant des rapports relativement harmonieux avec les employés.

Nous comptons avoir un service stabilisé entre North Sydney et Port aux Basques et un service l'été jusqu'à St. John's ou Argentia, mais il s'agit d'un service essentiel pour Terre-Neuve et il est protégé par une entente constitutionnelle. Bien entendu, la plupart des employés travailleront à partir de North Sydney ou de Port aux Basques. L'avenir du siège social à Moncton est encore incertain. Tout le monde convient que ce n'est probablement pas une bonne chose d'avoir le siège social à Moncton. Cela représente une quarantaine d'emplois et il est aussi utile symboliquement qu'une ville soit désignée pour accueillir le siège social de l'organisme. D'après moi, le changement représentera un gain net pour les localités de Terre-Neuve et de la Nouvelle-Écosse, plutôt que le contraire. La plupart des pertes d'emploi ou des mesures de rationalisation appartiennent maintenant au passé.

Quant à savoir comment les emplois seront répartis ou encore où le nouveau siège social de Marine Atlantic sera situé, ces décisions n'ont pas encore été prises.

Le sénateur Oliver: Quand pensez-vous qu'elles le seront?

M. Collenette: Les provinces en cause nous font savoir ce qu'elles en pensent. L'Assemblée législative de Terre-Neuve a adopté une résolution à ce sujet l'autre jour. Peut-être que celle de la Nouvelle-Écosse fera la même chose. Vu que le débat suscite beaucoup d'intérêt, nous n'avons pas l'intention de l'abrégé. Il est peut-être préférable de laisser tous les intéressés donner leur avis. Cela nous permettra de prendre une décision en toute connaissance de cause. Je peux cependant vous dire qu'une décision sera prise en 1998.

Le sénateur Perrault: Nous avons entendu un exposé intéressant et instructif. Nous lisons tous les jours dans les journaux des articles au sujet de l'environnement, de l'effet de serre et des mesures qu'il faudrait prendre pour empêcher d'énormes changements climatiques. Les scientifiques disaient il y a quelques années que, si nous ne changions pas notre politique relative aux émissions de gaz carbonique, le climat mondial changerait pour toujours d'ici l'an 2010.

Vous le savez certainement, monsieur le ministre, puisque vous en parlez dans votre discours. Vous dites que le secteur des transports doit relever un défi énorme, puisqu'on lui attribue maintenant environ 25 p. 100 des émissions de gaz produisant l'effet de serre au Canada. Il me semble que le transport ferroviaire pollue beaucoup moins que les moyens de transport utilisant du combustible diesel et de l'essence.

M. Collenette: Le transport ferroviaire est certainement plus efficace que le transport routier à ce point de vue.

Senator Perrault: There were reports in the newspaper this week to the effect that we have pledged to reduce our emissions in Canada less than they have pledged in the United States. Would you care to comment on that? There has been some critical press on that.

Mr. Colletette: There are enough ministers with this responsibility that I hesitate to talk in detail about it.

Senator Perrault: But you have mentioned it in your paper.

Mr. Colletette: Yes, so I will be very careful with the specifics.

The Government of Canada does believe that global warming is a problem that must be addressed, and that certain limits and targets must be set. As you know, the Prime Minister has said publicly that we want Canada not only to do its best but actually to do better than the United States.

Senator Perrault: He made some very heartening statements.

Mr. Colletette: The full dimension of our policy will be in evidence at Kyoto, when my colleagues Ralph Goodale and Christine Stewart take part in the overall negotiations.

Senator Perrault: So we can look forward with some anticipation to the meeting in Kyoto?

Mr. Colletette: Yes.

Senator Poulin: Thank you for the excellent presentation. As you heard from the comments of my colleagues, we all appreciate the fact that, with your team, you took the time to give us an overview of the department and its challenges in addition to looking at Bill S-4. As you can see by the number of senators in attendance here, we take Bill S-4 seriously.

I should like to ask a question of representation concerning railway passenger travel. I recently returned from a fact-finding mission in Japan, where the identification of trade facilitators' barriers was one of the key objectives. It was mentioned during our meetings with different industries in Japan.

We were told that the major barrier here is the insufficient space on the national train service during the high season. We were told that Canada could substantially increase the tourist industry from Asia during the high season if travel agents in Asia had more packages to sell that included train travel in Canada, mainly in Western Canada.

What is the problem, and what are the solutions?

Mr. Colletette: One of the reasons that there is so much demand in Japan is that we almost underprice ourselves for the quality of the trip. The Japanese and the Europeans as well think we are crazy to charge so low a fee on our transcontinental services. It is one of the world's best bargains. It does not surprise me that we run out of space. VIA just does not have the capacity. That is why we must find a way to use the private sector to finance new equipment. There just is not the amount of capacity available to take all of these people.

Le sénateur Perrault: D'après certains articles de journaux cette semaine, le Canada a promis de réduire ses émissions dans une moindre mesure que ne l'ont fait les États-Unis. Pouvez-vous commenter? Les journalistes ont critiqué cette décision.

M. Colletette: Il y a tellement d'autres ministres qui s'occupent de ce secteur pour que j'hésite à en parler moi-même.

Le sénateur Perrault: Mais vous en parlez dans votre mémoire.

M. Colletette: Oui, mais je dois être très prudent quand je parle des détails.

Le gouvernement du Canada croit qu'il faut s'attaquer au réchauffement de la planète et fixer certaines limites et certaines cibles. Comme vous le savez, le premier ministre a déclaré publiquement qu'il veut que le Canada fasse non seulement de son mieux, mais aussi qu'il devance les États-Unis.

Le sénateur Perrault: Il a fait certaines déclarations très rassurantes.

M. Colletette: On pourra se rendre compte de toute l'ampleur de notre politique à Kyoto où mes collègues Ralph Goodale et Christine Stewart participeront aux négociations générales.

Le sénateur Perrault: Nous pouvons donc attendre le sommet de Kyoto avec espoir?

M. Colletette: Oui.

Le sénateur Poulin: Merci de votre excellent exposé. Comme vous l'ont dit mes collègues, nous vous sommes tous reconnaissants, à vous et à votre équipe, d'avoir pris le temps de nous donner un aperçu du fonctionnement du ministère et des défis qu'il doit relever en plus de nous parler du projet de loi S-4. Comme vous pouvez le voir, vu le nombre de sénateurs qui assistent à cette séance, nous prenons le projet de loi S-4 très au sérieux.

Je voudrais poser une question au sujet des trains voyageurs. Je suis revenu récemment d'une mission de documentation au Japon au cours de laquelle l'un de nos objectifs clés était d'identifier les obstacles commerciaux. Nous en avons parlé lors de nos rencontres avec diverses industries au Japon.

On nous a dit que le principal obstacle pour l'industrie touristique au Canada est le manque de places sur les trains nationaux en pleine saison. On nous a dit que le Canada pourrait augmenter sensiblement le nombre de touristes asiatiques en pleine saison si les agents de voyage d'Asie avaient plus de voyages à offrir en train au Canada, surtout dans l'Ouest.

Où est le problème et quelles sont les solutions?

M. Colletette: L'une des raisons pour lesquelles la demande est tellement forte au Japon vient du fait que ce que nous offrons coûte un prix presque ridicule vu la qualité des services. Les Japonais et les Européens pensent que nous sommes fous de demander aussi peu pour les voyages transcontinentaux. C'est l'une des meilleures aubaines du monde. Cela ne m'étonne pas de vous entendre dire que toutes les places sont prises. VIA n'a pas la capacité nécessaire. C'est pour cela que nous devons trouver un moyen d'utiliser le secteur privé pour financer du nouveau

I suppose one answer would be to raise the price and, therefore, reduce the demand. You might even make more money on the service in that way. However, the real answer is to increase capacity, but they do not have the equipment to do that.

This whole question of capacity is of concern to me, because tourist services on rail can be a real money earner if the capacity is there. That has been demonstrated by the Rocky Mountaineer Service, which was given a franchise for approximately five years by the previous government. They have made good money, financed new equipment and refurbished it, and have given excellent service.

There is great potential for new rail services. It is one area where we could involve the private sector more, again not selling off the railway but perhaps entering into franchise agreements on tourist services, with tourism segregated regionally or perhaps taken as a national service. When you consider some of the beautiful terrain through which the rails go in this country, we should be able to do a much better job on behalf of tourism. Part of that is giving the rail organization, whether it is VIA or other operators on behalf of VIA, the ability to acquire new equipment to meet the demand.

Senator Poulin: Have there been discussions with VIA regarding the possible options for solutions as between the department and VIA?

Mr. Collenette: VIA knows the problem, and they have worked at it. Frankly, I am amazed at how well they have done given the scarcity of resources. That organization has had its subsidy level reduced since 1989 from \$685 million to a steady state of \$170 million next year. That is an incredible reduction. The management have done an excellent job. They have had to cut routes, but they have maintained the core of the service. However, they do not have money left over for new equipment. There was an accident out in Biggar, Saskatchewan, which left two or three cars as write-offs. I believe they have some extra shells that they can re-equip; but VIA just does not have the equipment. In the last few years, in order to re-equip, they have searched out 40- or 50-year-old stainless steel equipment discarded by old passenger systems in the U.S. and have completely rebuilt them. That is all they could afford to do.

The real answer to the problem of capacity would be to buy new equipment, but they simply do not have the money to do that because we have been cutting the subsidy to them.

The problem is not unique to Canada. In Britain, they have the same problem. By involving the private sector, and through franchising, we have found that new locomotives can be purchased. Private companies can borrow money on the private markets pledging their revenue streams over the life of the franchises. That is the route we have to take.

matériel roulant. Nous n'avons tout simplement pas la capacité nécessaire pour accepter tous les touristes éventuels.

Une solution serait sans doute d'augmenter le prix et donc de réduire la demande. On pourrait peut-être même rendre le service plus rentable de cette façon. Cependant, la meilleure solution consiste à augmenter la capacité, mais VIA n'a pas le matériel roulant nécessaire.

Cette question de capacité me préoccupe parce que les services ferroviaires pour touristes peuvent être très rentables si nous avons la capacité nécessaire. Rocky Mountaineer Service en a fait la preuve après avoir reçu une franchise il y a environ cinq ans du gouvernement précédent. Cette compagnie a réalisé des bénéfices, acheté du nouveau matériel et rénové l'ancien, et a fourni d'excellents services.

Les nouveaux services ferroviaires représentent un potentiel énorme. C'est là un domaine où nous pourrions intéresser davantage le secteur privé, encore une fois sans vendre le chemin de fer mais peut-être en offrant des franchises pour les services touristiques soit au niveau régional ou encore national. Vu les paysages fantastiques que traversent nos voies ferrées, nous devrions pouvoir en faire beaucoup plus pour le tourisme. En partie, cela signifie qu'il faut donner à l'organisme, qu'il s'agisse de VIA ou d'autres opérateurs qui travaillent pour VIA, la possibilité d'acheter du nouveau matériel pour répondre à la demande.

Le sénateur Poulin: Est-ce que le ministère et VIA ont engagé le dialogue sur les options possibles qui pourraient mener à une solution?

M. Collenette: VIA est au courant du problème et ils y ont travaillé. Franchement, je suis étonné de leur succès, vu leurs maigres ressources. Cet organisme a vu ses subventions diminuer depuis 1989; elles sont passées de 685 millions de dollars à 170 millions de dollars pour l'an prochain. C'est une diminution incroyable. L'équipe de gestion a fait de l'excellent travail. Elle a dû couper des itinéraires, mais le service de base a été maintenu. Il ne reste cependant plus d'argent pour du nouveau matériel. Il y a eu un accident à Biggar, en Saskatchewan, où il y a eu perte totale de deux ou trois wagons. Je crois qu'il leur reste un certain nombre de châssis qu'ils peuvent remettre à neuf, mais VIA n'a tout simplement pas le matériel. Pendant les quelques dernières années, afin de refaire son stock roulant, VIA a dû aller se chercher du matériel en acier inoxydable vieux de 40 ou 50 ans mis au rancart par des vieilles compagnies américaines de services passagers et a dû les remettre à neuf. C'est tout ce que VIA peut se payer.

La véritable réponse au problème du manque de capacité serait l'achat de nouveau matériel, mais il n'en a tout simplement pas les moyens parce que nous avons coupé la subvention.

Le Canada n'est pas le seul pays à connaître ce problème. Ils ont le même en Grande-Bretagne. Nous avons trouvé qu'il était possible d'acheter de nouvelles locomotives en intéressant le secteur privé et en ayant recours aux franchises. Les sociétés privées peuvent emprunter sur les marchés privés en offrant en garantie les revenus futurs gagnés pendant la durée de la franchise. C'est cette méthode que nous devons adopter.

VIA is not the problem; the problem is the way we have organized things. It all comes back to the choices government has made, but I believe we can find some solutions. With regard to the ideas I have asked my colleagues to come forward with, I hope senators will also respond.

Senator Perrault: Amtrak shares many of the problems that VIA experiences in Canada. Do you know whether they work closely together? I understand they have a ticket like the EuroRail pass that can be used anywhere in North America. Are ideas like that being developed here?

Mr. Collenette: That is right. There is a good operating or working relationship between the two railways.

There is some debate over the suggestion that if VIA were given \$1 billion, or Amtrak were given \$10 billion, they would do all these wonderful things and would not need subsidies. I do not believe that. In my opinion the passenger railway service will always require some kind of subsidy. The question is how to use that subsidy to the best possible advantage. Perhaps by involving the private sector, we can maximize the use of the money that the public sector puts in while getting the benefits of private operation and private-sector borrowing for the equipment.

Amtrak has just been bailed out by the U.S. Congress. I am not sure that that will be a lasting solution; nor do I necessarily want to follow in that direction. I believe we can do it in a different way, in a better way and in a more sustaining way. Perhaps I am wrong. That is why we need a lot of advice on this matter, both from members of the House and from the Senate.

Senator Johnson: Minister, you said in your remarks that the grain transport system needs to be fixed, which is true. Of course, I have Winnipeg in mind with regard to that, as well as what is happening with CN. You referred to technology and better logistics management. Could you expand on that for me?

Mr. Collenette: I am not an expert on western grain transportation, although I was vice chairman of the House committee which dealt with that topic for four years in the 1970s. It seems to me that we have the same problems today as we had when I was first elected 23 years ago, when Senator Forrestall was a colleague of mine in the House. The fact is we have not really done much to address this issue.

It seems to me that the problem is one of logistics. Surely, with today's sophisticated computer technology, with high performance equipment on both rail and road, and with our experience, we should be able to organize the movement of this commodity from the farm to the market. That is why I am excited about the grain review we are about to embark upon. If we do it properly, we should come up with some answers. Perhaps some tough solutions will be required. However, it is a problem that can be solved, if governments, of whatever stripe, pursue it in a fruitful way, in the way, perhaps, it should be examined. I guess that was the rationale behind the National Transportation Act in 1995.

Le problème, ce n'est pas VIA; c'est la façon dont nous avons organisé les choses. Tout revient au choix qu'a fait le gouvernement, mais je crois que nous pouvons trouver des solutions. J'ai demandé à mes collègues de nous proposer des idées, j'espère que les sénateurs en auront aussi à nous proposer.

Le sénateur Perrault: Amtrak connaît aussi beaucoup des mêmes problèmes qu'a VIA au Canada. Savez-vous s'ils travaillent en étroite collaboration? Je crois savoir qu'il existe un billet comme celui de l'EuroRail Pass qui peut servir partout en Amérique du Nord. Cherche-t-on du côté de ce genre de solution?

M. Collenette: C'est exact. Il existe une étroite collaboration entre les deux sociétés de chemin de fer.

D'après certains, si l'on offrait un milliard de dollars à VIA ou 10 milliards de dollars à Amtrak, ces deux sociétés pourraient faire toutes sortes de choses merveilleuses et n'auraient plus besoin de subventions. Je ne crois pas à cela. À mon avis, il faudra toujours subventionner le service passagers dans une certaine mesure. Il s'agit de savoir comment utiliser au mieux cette subvention. Peut-être qu'en intéressant le secteur privé nous pourrions tirer le maximum des fonds fournis par le secteur public tout en jouissant des avantages qu'offrent l'exploitation privée et le financement du matériel par le secteur privé.

Amtrak vient tout juste de se faire secourir par le Congrès américain. Je ne suis pas sûr que cette solution vaudra pour bien longtemps et je ne veux pas nécessairement les suivre dans cette voie. Je crois que nous pouvons faire les choses de façon différente, beaucoup mieux et de façon beaucoup plus porteuse. Je peux me tromper. C'est pour cela que nous cherchons à obtenir de bons conseils auprès des députés et des sénateurs.

Le sénateur Johnson: Monsieur le ministre, dans vos propos liminaires, vous avez dit qu'il fallait améliorer le système de transport du grain et c'est vrai. Évidemment, je pense à Winnipeg en disant cela ainsi qu'à ce qui se passe avec le CN. Vous avez parlé de technologie et de meilleure gestion logistique. Pourriez-vous me donner plus de détails?

M. Collenette: Je ne suis pas expert en matière de transport des céréales de l'Ouest, même si je crois que j'ai été vice-président du comité de la Chambre qui a étudié ce sujet pendant quatre ans pendant les années 1970. Il me semble que nous avons les mêmes problèmes aujourd'hui qu'il y a 23 ans quand j'ai été élu pour la première fois et que le sénateur Forrestall était un de mes collègues en Chambre. La réalité, c'est que nous n'avons pas fait grand chose pour corriger la situation.

Il me semble que nous avons là un problème de logistique. Grâce à nos ordinateurs modernes, grâce au matériel performant, à la fois ferroviaire et routier, grâce à notre expérience, nous devrions aujourd'hui pouvoir organiser le mouvement de ce produit de la ferme au marché. C'est pour cela que je m'enthousiasme à l'idée de cette étude sur les grains que nous allons entamer. Si nous faisons bien les choses, nous devrions pouvoir trouver des réponses. Peut-être faudra-t-il envisager des solutions difficiles. Cependant, c'est un problème qui peut être résolu si les gouvernements, de quelque couleur que ce soit, cherchent des solutions porteuses d'avenir comme cela se devrait.

Senator Forrestall: I am a little chagrined, to tell you the least. We are here to consider Bill S-4, entitled An Act to amend the Canada Shipping Act (marine liability). I have heard about trucking and interprovincial problems; I have heard about pollution, and so on, but I have not heard a thing about the bill.

The bill is a good one, and we probably will give it to you fairly quickly. However, I want to ask a few questions about it before we do.

If this bill is passed before the end of the year, may we extrapolate from that an intention on the part of the government to move to ratify some of the international treaties? While we are very much supportive of those treaties, we are not actually partners in them.

I am thinking about real enhancement. We have had problems with respect to our incapacity to obtain a realizable or sufficient claim on marine incidents on several occasions. Will we be able to get ourselves into some of these treaties?

Mr. Collenette: We cannot ratify any of the treaties.

Senator Forrestall: They were ratified in 1992. I am talking about international Conventions.

Mr. Rysanek: As the minister said, we cannot ratify the 1992 Protocols to those Conventions which were adopted at that time until the legislation is passed.

Senator Forrestall: I was not asking you about that. Will you not deal with it hypothetically? My question was hypothetical.

Mr. Rysanek: I think it is a legal question to some degree whether or not one could adopt the regimes.

Mr. Alfred Popp, Senior General Counsel, Transport Canada: From a legal point of view, you cannot ratify those treaties without the implementing legislation. I suppose, theoretically, you could do it.

Senator Forrestall: When we give you back this bill, can we anticipate its being dealt with expeditiously in the House of Commons? Once it becomes law, will the next step be ratification?

Mr. Collenette: Yes.

Senator Forrestall: That is what I want to know.

Mr. Collenette: I give you my word publicly.

Senator Forrestall: Let me put it to you in this way: Knowing now that "soon" in Liberal government terms means at least one year in one instance and 62 days in another, what would you mean by "soon"? Will you give us a time parameter?

Mr. Collenette: If I receive the same cooperation in the House that I am receiving in the Senate, it will be very soon.

The Chairman: Does that answer your question, senator?

Ce doit être là l'idée qui a inspiré la Loi sur les transports au Canada en 1995.

Le sénateur Forrestall: Je suis déçu, c'est le moins que je puisse dire. Nous sommes réunis ici pour étudier le projet de loi S-4, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada (responsabilité en matière maritime). On m'a parlé de camionnage et de problèmes interprovinciaux; on m'a parlé de pollution et ainsi de suite, mais personne n'a pipé mot du projet de loi.

C'est un bon projet de loi et nous l'adopterons probablement plutôt rapidement. Mais je tiens quand même à vous poser quelques questions avant que nous le fassions.

Si le projet de loi était adopté avant la fin de l'année, pourrait-on en déduire alors que le gouvernement entend ratifier certains traités internationaux? Même si nous appuyons fortement ces traités, nous n'y sommes pas partie prenante.

Je songe ici à une véritable mise en valeur. À plusieurs occasions déjà, nous avons eu certains problèmes parce que nous n'étions pas en mesure de faire valoir nos droits ou d'obtenir une compensation adéquate suite à certains incidents maritimes. Pourrions-nous devenir partie prenante à certains de ces traités?

M. Collenette: Nous ne pouvons ratifier aucun de ces traités.

Le sénateur Forrestall: Ces traités ont été ratifiés en 1992. Il s'agit de conventions internationales.

M. Rysanek: Comme l'a dit le ministre, nous ne pouvons ratifier les protocoles de 1992 de ces conventions qui ont été adoptées à l'époque avant que la loi ne soit adoptée.

Le sénateur Forrestall: Il ne s'agit pas de cela. Ne pourriez-vous pas répondre à une question hypothétique? Il s'agissait d'une hypothèse.

M. Rysanek: Avant de pouvoir adopter l'un ou l'autre de ces régimes, il faut voir si c'est possible sur le plan juridique.

M. Alfred Popp, conseiller juridique principal, Transports Canada: D'un point de vue juridique, on ne peut ratifier ce traité sans qu'il n'y ait de loi habilitante. En théorie, peut-être pourrait-on le faire.

Le sénateur Forrestall: Lorsque nous vous aurons remis ce projet de loi, peut-on prévoir que la Chambre des communes le traitera de façon expéditive? Lorsqu'il sera devenu loi, la prochaine étape sera-t-elle la ratification?

M. Collenette: Oui.

Le sénateur Forrestall: C'est ce que je voulais savoir.

M. Collenette: Je vous en donne ma parole en public.

Le sénateur Forrestall: Disons plutôt ceci: sachant maintenant que lorsque le gouvernement libéral dit qu'il traitera quelque chose de façon expéditive, cela peut prendre au moins un an, dans un certain cas, ou 62 jours, dans un autre, que nous dites-vous au juste? Quel genre de délai prévoyez-vous?

M. Collenette: Si la Chambre fait preuve d'une collaboration égale à celle du Sénat, les délais seront très courts.

La présidente: Cela répond-il à votre question, sénateur?

Senator Forrestall: We heard from the vice-president of a technical air control association last week that there continues to be an excessive use of overtime in air traffic control towers in Canada. He cited specifically Vancouver, Winnipeg, Toronto and others. He said that to his knowledge that condition has existed throughout the 11 years of his employment, first at Transport Canada and, latterly, at NAV CANADA.

By way of background, we were all somewhat aware of the high level of overtime when the transfer was made. These questions were asked of NAVCAN and there was certain satisfaction derived from their reply that they were aware of it and would correct it. Indeed, they have received ongoing training, which continues to this day.

The fact of the matter is that the use of overtime is excessive. There is a fear that it is being driven to this extent as a direct result of the seven or eight years of freezes and a desire on the part of some people to use overtime as a way of augmenting their income.

Mr. Rushton, in his professional capacity, used the term "excessive". When that term is used with regard to the safety of air transportation in Canada, it is not acceptable.

Are you aware of this? Have you been briefed by anyone in your department on it? Has anyone worked up possible solutions, or will we just continue as we are?

Mr. Collenette: I have to be rather careful, because the air traffic controllers are negotiating with NAV CANADA right now.

Senator Forrestall: I am aware of that. If you would rather not deal with the question, that is fine.

Mr. Collenette: I do not want to use that as a cover for not answering your question, senator. Of course we are concerned about safety. In any line of business, there is a concern about the ability of people to do their job properly if they work too many hours. It is the function, I believe, of a collective agreement to monitor that. Overall safety standards are monitored by us, but we do not regulate the hours of work. If senators are suggesting that we should, then we shall certainly take that under advisement.

Beyond that, it would not be wise to go too far down this road, given the discussions that are underway now between employees and managers at NAV CANADA.

Senator Forrestall: Is monitoring done? If so, who does it?

Mr. Collenette: We have inspectors who monitor safety standards, and an audit is done.

Senator Forrestall: Do you believe that when a man works nine days in a row he is working safely?

Mr. Collenette: That would depend upon how many days off he has afterwards. There are many industries in which people

Le sénateur Forrestall: La semaine dernière, le vice-président d'une association technique de contrôle de la circulation aérienne nous a appris qu'il y a toujours un excès de temps supplémentaire dans les tours de contrôle de la circulation aérienne du Canada. Il a notamment été question de Vancouver, Winnipeg, Toronto et d'autres. Il nous a dit qu'à sa connaissance, cela se passait ainsi depuis les 11 ans qu'il a été employé tout d'abord de Transports Canada et, plus récemment, de NAV CANADA.

Pour nous situer un peu mieux, nous savions tous à peu près qu'il se faisait beaucoup de temps supplémentaire lorsque le transfert a été effectué. On a posé ces questions à NAVCAN et on a été heureux d'entendre ses représentants nous dire qu'ils étaient au courant de la situation et qu'ils s'employaient à la corriger. Pour tout dire, il se fait de la formation continue depuis et cela se poursuit toujours.

La vérité, c'est qu'on a excessivement recours au temps supplémentaire. On craint que cette situation ne soit la conséquence directe de sept ou huit années de gel salarial, ce qui a encouragé certaines personnes à se servir du temps supplémentaire pour augmenter leurs revenus.

En sa qualité de professionnel du domaine, M. Rushton a dit que cela se faisait de façon «excessive». Il s'agit de la sécurité du transport aérien au Canada et cette situation «excessive» n'est pas acceptable.

Êtes-vous au courant de la chose? Quelqu'un de votre ministère vous a-t-il renseigné à ce sujet? Quelqu'un a-t-il proposé des solutions possibles ou allons-nous continuer sans rien changer?

M. Collenette: Je dois être prudent parce que les contrôleurs de la circulation aérienne sont en négociation avec NAV CANADA à l'heure actuelle.

Le sénateur Forrestall: Je suis au courant. Si vous préférez ne pas répondre à la question, cela me va.

M. Collenette: Je ne veux pas me servir de cela comme prétexte pour ne pas répondre à votre question, monsieur le sénateur. La sécurité nous préoccupe, cela va de soi. Quel que soit le domaine d'activité, on se demande toujours si les gens feront bien leur travail s'ils travaillent trop d'heures. Je pense que les conventions collectives sont là pour établir certains paramètres à cet égard. Nous suivons les normes de sécurité, mais nous ne réglémentons pas les heures de travail. Si les sénateurs proposent que nous le fassions, nous étudierons la question.

Il ne serait cependant pas sage de trop s'étendre sur le sujet, étant donné les négociations syndicales-patronales qui se déroulent à NAV CANADA à l'heure actuelle.

Le sénateur Forrestall: Vous faites le suivi de la question? Si c'est le cas, qui assure ce suivi?

M. Collenette: Nous avons des inspecteurs qui assurent le contrôle des normes de sécurité et il se fait des vérifications.

Le sénateur Forrestall: Croyez-vous que lorsqu'un homme travaille neuf jours de suite, il le fait de façon sécuritaire?

M. Collenette: Tout dépend du nombre de jours de repos qu'il peut prendre par la suite. Dans beaucoup d'industries, il y a des

work a large number of hours and are then compensated for it by getting other time off.

Ms Bloodworth: We do regulate NAV CANADA. The air navigation system was transferred just over one year ago. We have commenced auditing all aspects of the work, but we have not regulated hours of work at NAV CANADA. We have regulated hours of work on other types of aviation — pilots, for example. I cannot say that we will not ever do it; we just have not done it. Our practice, when we do regulate, is to consult all parties before doing so.

There are ongoing negotiations with the air traffic controllers. I know that there have been problems and issues related to their level of compensation. We have not seen any serious safety problems arise under NAVCAN that did not exist when we ran the service. They have continued rather seamlessly. That is not to say that we should lessen our guard. Obviously, one must be vigilant. People can slip into ways that are not the best. We have not seen any evidence of that, but we will continue to be vigilant for it.

We certainly have not ruled out any particular form of regulation in the future. We are prepared to look at any issues that arise.

Senator Forrestall: I am not terribly impressed with that. Nine days at work is excessive. I think you would agree with that.

Mr. Collenette: I am taking your comments as a representation, senator; I am not offering an opinion.

Senator Forrestall: Then do something about it, because the representation is that that is simply unsafe, and you know it. Something must be done about it. We cannot continue to have people wanting to work overtime because they do not have enough money to put food on their tables. That is ridiculous, but that is what it amounts to. It is not a matter of income. We all know people who have good incomes but are very poor because of other commitments.

I do not think it is being monitored or checked closely enough. I do not think anyone has bothered to look at it. It has not come up, it does not seem to be a problem, and it is not on the table per se, according to Mr. Rushton; otherwise he would not have talked about it. I can only assume that it is not on the table because you do not talk about things that are on the negotiating table, particularly before a Senate committee.

I assume it is not on the table. Will you please put it on your table and tell NAVCAN that they have to get more trained people at work?

Mr. Collenette: We will give you a detailed reply to your concerns by letter.

gens qui travaillent de longues heures et que l'on rémunère en leur accordant plus de temps libre.

Mme Bloodworth: Nous réglementons NAV CANADA. Le système de navigation aérienne a été transféré il y a un peu plus d'un an. Nous avons entrepris une vérification de tous les aspects du travail, mais nous n'avons pas réglementé les heures de travail pour NAV CANADA. Nous réglementons les heures de travail dans les autres domaines de l'aviation — pour les pilotes, par exemple. Je ne dis pas que nous ne le ferons jamais; nous ne l'avons pas encore fait. Nous avons comme pratique, lorsque nous réglementons quelque chose, de consulter toutes les parties concernées avant d'aller de l'avant.

Les contrôleurs de la circulation aérienne sont en négociation à l'heure actuelle. Je sais qu'il y a eu certains problèmes et certaines questions concernant leur niveau de rémunération. Nous n'avons pas constaté l'émergence de problèmes sérieux au niveau de la sécurité depuis la venue de NAVCAN qui n'existait pas déjà lorsque nous assurions le service. La continuité s'est faite sans heurt. Cela ne veut pas dire que nous devrions nous reposer sur nos lauriers. De toute évidence, nous devons demeurer vigilants. Les gens peuvent toujours développer des petites habitudes qui ne sont pas dans les meilleurs intérêts de tous. Rien ne nous a permis de constater que ce soit le cas jusqu'ici, mais nous continuerons d'être vigilants.

Chose certaine, nous n'avons écarté aucune forme particulière de réglementation pour l'avenir. Nous sommes disposés à examiner toute question qui pourrait surgir.

Le sénateur Forrestall: Cela ne m'impressionne pas terriblement. Neuf jours au travail, c'est trop. Je pense que vous en conviendrez.

M. Collenette: Je prends bonne note de vos observations, sénateur; je ne donne pas mon opinion.

Le sénateur Forrestall: Alors faites quelque chose à ce sujet, parce que ce que je vous dis, c'est que c'est tout simplement non sécuritaire, et vous le savez. Il faut faire quelque chose à ce sujet. Il est intolérable que les gens veuillent faire du temps supplémentaire parce qu'ils n'ont pas assez d'argent pour nourrir leur famille. C'est ridicule, mais c'est pourtant la réalité. Ce n'est pas une question de revenu. Nous connaissons tous des gens qui ont de très bons revenus, mais qui sont pourtant très pauvres à cause d'autres engagements.

Je pense que la situation n'est pas contrôlée ou suivie d'assez près. Je ne pense pas que quelqu'un ait pris la peine d'examiner la question. Elle n'a pas été soulevée, il ne semble pas y avoir de problèmes et on n'en discute même pas, d'après M. Rushton; autrement, il n'en aurait pas parlé. J'en suis réduit à supposer que ce n'est pas sur la table parce que l'on ne parle pas de ce qui se passe à la table de négociation, surtout pas devant un comité sénatorial.

Je suppose donc que ce n'est pas sur la table. Je vous prie de bien vouloir mettre la question sur la table et de dire à NAVCAN qu'il doit embaucher et former un plus grand nombre de gens.

M. Collenette: Nous vous enverrons une lettre donnant une réponse détaillée à vos préoccupations.

Senator Forrestall: I do not want that. I want you to fix the problem.

Mr. Collenette: We will respond to your concerns and representations.

Senator Forrestall: And then let me know what you have done.

Mr. Collenette: Yes.

Senator Forrestall: Senator Angus spoke on our behalf in the chamber when the bill first came before the Senate. Generally, we subscribe to his remarks and endorse the amendments. I would hope that you would not use your rambling all over the barnyard today as excuse not to come back to us because you have been here before on another matter.

Mr. Collenette: If I rambled, senator, it was perhaps with enthusiasm for the questions I received.

Senator Forrestall: Has anyone briefed you on the language of the representations coming out of Newfoundland, New Brunswick and Prince Edward Island about toll roads? Why are Atlantic Canadians the ones being hit? Where toll roads have been used to raise capital, either through public money or through a mixture of public-private financing, there has always been a quit clause. When the road is paid for, the tolls come off. We took them off the Victoria Bridge before someone got killed. Motorists had to go from eight lanes down to two to get off the bridge.

The agreement with respect to Highway 104 in Nova Scotia allows \$150 million in profit, and they can renew it. There is no way they can lose. There are three different ways they can increase tolls without reference to the government or the legislature. There is no end to it. It goes on and on forever. Quebec used tolls very successfully in building those magnificent accesses to the north, but they took the tolls off when the work was paid for.

The next time you get involved in diverting money from the Trans-Canada Highway to the Fleur-de-lis Highway in Cape Breton, or the resort highway, before you do anything wait until you have in writing precisely what they have in mind.

Thank you, Mr. Minister.

Senator Spivak: They have a program called "Rails for Trails" in the United States, which is funded by the federal government. Given all the rail lines that have been abandoned in Canada, and the fact that not all of them have been bought up, is anything like that being suggested by your department?

Mr. Collenette: The answer is "no". We have so much of a call on our revenues that that is not a priority.

Le sénateur Forrestall: Ce n'est pas ce que je veux. Je veux que vous régliez le problème.

M. Collenette: Nous répondrons à vos préoccupations et à vos instances.

Le sénateur Forrestall: Et vous me ferez savoir ce que vous avez fait.

M. Collenette: Oui.

Le sénateur Forrestall: Le sénateur Angus a parlé en votre nom quand le projet de loi a été proposé au Sénat. De façon générale, nous souscrivons à ces observations et nous appuyons les amendements proposés. J'espère que vous ne tirerez pas prétexte de vos bavardages à tort et à travers d'aujourd'hui pour refuser de vous présenter de nouveau devant nous, sous prétexte que vous avez déjà comparu devant nous sur une autre question.

M. Collenette: Si j'ai bavardé, sénateur, c'est peut-être parce que j'ai voulu répondre avec enthousiasme aux questions qu'on m'a posées.

Le sénateur Forrestall: Vous a-t-on mis au courant des instances présentées par des citoyens de Terre-Neuve, du Nouveau-Brunswick et de l'Île-du-Prince-Édouard au sujet des péages routiers? Pourquoi les Canadiens de l'Atlantique sont-ils les seuls visés? Quand on a érigé des péages routiers pour ramasser des capitaux, soit des deniers publics, soit un mélange de financements publics et privés, il y a toujours eu une clause de renonciation. Une fois la route payée, les péages disparaissent. On les a fait disparaître du pont Victoria avant que quelqu'un ne se fasse tuer. Les automobilistes devaient passer par un goulot, de huit à deux voies, pour sortir du pont.

L'entente visant la route 104 de la Nouvelle-Écosse permet d'empocher 150 millions de dollars de profits, et ils peuvent la renouveler. Il leur est impossible de perdre. Ils peuvent, de trois manières différentes, augmenter les péages sans consulter le gouvernement ou l'assemblée législative. Et cela n'a pas de fin. C'est à perpétuité. Le Québec a utilisé avec grand succès des péages routiers pour construire de magnifiques routes d'accès vers le Nord, mais ils ont supprimé les péages dès que les ouvrages ont été payés.

La prochaine fois qu'on vous demandera de détourner de l'argent de la route transcanadienne à la route Fleur-de-lis au Cap-Breton, ou à la route des vacanciers, avant de faire quoi que ce soit, attendez de lire par écrit précisément ce qu'ils ont en tête.

Merci, monsieur le ministre.

Le sénateur Spivak: Aux États-Unis, il y a un programme appelé «Rails for Trails» qui est financé par le gouvernement fédéral. Compte tenu de toutes les voies ferrées qui ont été abandonnées au Canada et du fait qu'elles n'ont pas toutes été rachetées, votre ministère envisage-t-il un programme de ce genre?

M. Collenette: La réponse est «non». Nous avons déjà tant de choses à accomplir avec nos revenus que cela n'est pas une priorité.

When rail lines are abandoned and the tracks are taken up, local communities often get together and, sometimes with private-sector help and sometimes through the provinces, they make trails.

Transport Canada is in the business of dealing with the haulage of goods and people. We are not involved in the recreational aspect of trails, although I think that would be a great use for some abandoned railways.

Senator Spivak: It has been a popular program in the United States.

Senator Johnson: It would be great on the prairies.

Senator De Bané: Mr. Minister, you said that you cannot envisage how the railway passenger system can be operational without public subsidy. I believe there is a good basis for that observation.

Let us suppose that you do not invest in the railway passenger system. You will then have to increase the number of highways. You will then have more pollution, and so on. If we had a popular railway passenger system, we would not have to incur many of the costs we now face, such as the cost of building additional highways. However, the only way to induce people to take the train is to increase the frequency of the trains. If you had 10 or 15 train departures every day between Montreal and Toronto to compete with the 40 or 50 airplane departures, you would see people taking the train. When there are only one or two departures a day, it is not feasible.

I agree with you that the railway passenger system will always need some support, but if it was effective it could also reduce the other expenditures to which you have alluded.

The Chairman: Before we adjourn, Mr. Minister, I want to thank you and your officials for appearing today. You have been most informative.

The committee adjourned.

Quand les routes de chemins de fer sont abandonnées et les rails sont enlevés, les communautés locales en font souvent des sentiers, parfois avec l'aide du secteur privé et parfois avec l'aide des gouvernements provinciaux.

Transports Canada s'occupe du transport des biens et des personnes. Nous n'avons rien à faire avec l'aspect loisirs, donc rien à faire avec les sentiers de ce côté-là, même si je trouve que c'est une très bonne idée d'en créer quand certains chemins de fer sont abandonnés.

Le sénateur Spivak: Un tel programme a eu beaucoup de succès aux États-Unis.

Le sénateur Johnson: Il aurait aussi beaucoup de succès dans les Prairies.

Le sénateur De Bané: Monsieur le ministre, vous dites que vous ne voyez pas comment un système de transport ferroviaire pour passagers pourrait fonctionner sans subventions publiques. D'après moi, cela est un commentaire bien fondé.

Si vous n'investissez rien dans le système de transport ferroviaire de passagers, vous devrez augmenter le nombre d'autoroutes. Cela entraînera plus de pollution, et d'autres problèmes. Si nous avions un système ferroviaire de passagers qui était assez populaire, nous pourrions éviter une grande partie des coûts auxquels nous sommes confrontés, par exemple le coût de construire plus d'autoroutes. Mais si on veut que les gens prennent le train, il faut qu'il y en ait plus. Entre Montréal et Toronto, il y a à peu près 40 ou 50 vols par jour. S'il y avait 10 ou 15 trains par jour, on verrait les gens prendre le train. Mais quand il n'y a qu'un ou deux trains par jour, les gens ne le prennent pas.

Je suis d'accord — le système de transport ferroviaire de passagers aura toujours besoin d'un certain niveau de subvention. Mais s'il était efficace, il servirait aussi à réduire les autres dépenses dont vous parliez.

La présidente: Monsieur le ministre, avant de lever la séance, j'aimerais vous remercier, ainsi que vos fonctionnaires, d'être venus aujourd'hui. Vous nous avez beaucoup aidés dans nos délibérations.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Public Works and Government Services Canada —
Publishing
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada —
Édition
45 Boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

APPEARING—COMPARAÎT

The Honourable David Collonette, P.C., M.P., Minister of
Transport.

L'honorable David Collonette, c.p., député, ministre des
Transports.

WITNESSES—TÉMOINS

From Transport Canada:

Margaret Bloodworth, Deputy Minister of Transport;
Alfred Popp, Senior General Counsel; and
Terry Rysanek, Chief, Marine Insurance.

De Transports Canada:

Margaret Bloodworth, sous-ministre des Transports;
Alfred Popp, conseiller juridique principal; et
Jerry Rysanek, chef, Assurance maritime.

CA1
4C19
-T83



First Session
Thirty-sixth Parliament, 1997

Première session de la
trente-sixième législature, 1997

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

*Délibérations du comité
sénatorial permanent des*

Transport and Communications

Transports et des communications

Chairman:
The Honourable LISE BACON

Présidente:
L'honorable LISE BACON

Tuesday, December 9, 1997

Le mardi 9 décembre 1997

Issue No. 4

Fascicule n° 4

Second Meeting on:
Examination of Bill S-4, An Act to amend
the Canada Shipping Act

Deuxième réunion concernant:
L'étude du projet de loi S-4,
Loi modifiant la Loi sur
la marine marchande du Canada

WITNESSES:
(See back cover)

TÉMOINS:
(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Lise Bacon, *Chairman*

The Honourable J. Michael Forrestall, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Adams	Mercier
Buchanan, P.C.	Perrault, P.C.
De Bané, P.C.	Poulin
* Graham, P.C. (or Carstairs)	Roberge
Johnson	Rompkey, P.C.
* Lynch-Staunton	Spivak
(or Kinsella, (acting))	

* *Ex Officio Members*

(Quorum 4)

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Présidente: L'honorable Lise Bacon

Vice-président: L'honorable J. Michael Forrestall

et

Les honorables sénateurs:

Adams	Mercier
Buchanan, c.p.	Perrault, c.p.
De Bané, c.p.	Poulin
* Graham, c.p. (ou Carstairs)	Roberge
Johnson	Rompkey, c.p.
* Lynch-Staunton	Spivak
(ou Kinsella, (suppléant))	

* *Membres d'office*

(Quorum 4)

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Tuesday, December 9, 1997

(6)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 4:05 p.m., the Chairman, the Honourable Senator Bacon, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Adams, Bacon, Buchanan, De Bané, Forrestall, Johnson, Mercier, Poulin, Roberge and Spivak (10).

Other senator present: The Honourable Senator Angus.

In attendance: Martin Brennan, Special Advisor to the Committee

Also in attendance: The official reporters of the Senate

WITNESSES:

From the Canadian Board of Marine Underwriters:

Maurice F.L. Jaques, Vice-President;

N. Douglas McRae, Director, Marine Insurance.

From the Shipping Federation of Canada:

Captain Ivan Lantz, Manager, Marine Operations;

Sonia Simard, Executive Assistant to the President.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on October 22, 1997, the Committee continued to consider Bill S-4, an Act to amend the Canada Shipping Act (marine liability).

The witnesses each made a statement and answered questions.

It was agreed, — That the letter by the Canadian Maritime Law Association be tabled with the Clerk of the Committee as *Exhibit 5900 T1 - 1.36 / S-4 - 8 "1"*.

It was agreed, — That the letter by the Canadian Shipowners Association be tabled with the Clerk of the Committee as *Exhibit 5900 - T1 - 1.36 / S-4 - 8 "2"*.

It was agreed, — That the letter by the Canadian International Freight Forwarders Association Inc. be tabled with the Clerk of the Committee as *Exhibit 5900 - T1 - 1.36 / S-4 - 8 "3"*.

At 5:20 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

PROCÈS-VERBAL

OTTAWA, le mardi 9 décembre 1997

(6)

[Traduction]

Le comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 16 h 05, sous la présidence de l'honorable sénateur Bacon (*présidente*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Buchanan, De Bané, Forrestall, Johnson, Mercier, Poulin, Roberge et Spivak (10).

Autre sénateur présent: L'honorable sénateur Angus.

Également présent: Martin Brennan, conseiller spécial auprès du comité.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

TÉMOINS:

Du Canadian Board of Marine Underwriters:

Maurice F.L. Jaques, vice-président;

N. Douglas McRae, directeur, Assurance maritime.

De la Fédération maritime du Canada:

Capitaine Ivan Lantz, directeur des opérations maritimes;

Sonia Simard, adjointe exécutive au président.

En conformité avec l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le 22 octobre 1997, le comité poursuit son étude du projet de loi S-4, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada (responsabilité en matière maritime).

Les témoins font une déclaration à tour de rôle, puis répondent aux questions.

Il est convenu — Que la lettre de l'Association canadienne de droit maritime soit déposée auprès du greffier en tant que *pièce 5900 - T1 - 1.36 / S-4 - 8 «1»*.

Il est convenu — Que la lettre de l'Association des armateurs canadiens soit déposée auprès du greffier en tant que *pièce 5900 - T1 - 1.36 / S-4 - 8 «2»*.

Il est convenu — Que la lettre de l'Association des transitaires internationaux canadiens inc. soit déposée auprès du greffier du comité en tant que *pièce 5900 - T1 - 1.36 / S-4 - 8 «3»*.

À 17 h 20, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

Le greffier du comité,

Michel Patrice

Clerk of the Committee

EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, December 9, 1997

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill S-4, to amend the Canada Shipping Act (marine liability), met this day at 4:05 p.m. to give consideration to the bill.

Senator Lise Bacon (*Chairman*) in the Chair.

The Chairman: Our first witness this afternoon is Mr. Doug McRae from the Canadian Board of Marine Underwriters.

Before we commence, I should like to mention that we received a number of letters regarding Bill S-4. Copies of those letters, in both official languages, were sent to the members of the committee. I suggest that they be tabled with the clerk of the committee. The letters were from the following associations: the Canadian Maritime Law Association, Canadian Shipowners Association, and the Canadian International Freight Forwarders Association.

Is it agreed?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Please proceed, Mr. McRae.

Mr. N. Douglas McRae, Chairman, Legislation Committee, Canadian Board of Marine Underwriters: Honourable senators, Mr. Jaques and I will share equally in the presentation this afternoon.

Our association represents Canadian marine insurance underwriters in Canada. We represent people who write both commercial and pleasure craft insurance, and we are members of the international association known as the International Union of Marine Insurers, which regroups the marine associations of the nations of the world.

Marine insurance in Canada is quite important to us. Approximately 50 per cent of the marine insurance business that emanates from Canada is written in the Canadian market. On the liability side of marine insurance, an important player is not a Canadian insurer but a group of mutual companies that write shipowners liability insurance, known as the Protection and Indemnity Mutual Associations, or P&I clubs. They are the most important players when considering liability for large ships, particularly oil pollution liability coverage.

We do not have any comments to make with respect to the oil pollution aspects of Bill S-4. We are mainly concerned with the legal liability concerns for the smaller ships that are written in the Canadian insurance market and not the ones that concern the larger ships and which are almost exclusively written in the international markets, in particular by the protection and

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 9 décembre 1997

[Traduction]

Le comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel a été renvoyé le projet de loi S-4, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada (responsabilité en matière maritime), se réunit aujourd'hui à 16 h 05 pour étudier ledit projet de loi.

Le sénateur Lise Bacon (*présidente*) occupe le fauteuil.

La présidente: Notre premier témoin cet après-midi est M. Doug McRae, du Canadien Board of Marine Underwriters.

Avant de commencer, j'aimerais mentionner que nous avons reçu un certain nombre de lettres concernant le projet de loi S-4. Des copies de ces lettres, dans les deux langues officielles, ont été remises aux membres du comité. Je suggère qu'elles soient déposées auprès du greffier du comité. Ces lettres nous ont été envoyées par les associations suivantes: l'Association canadienne de droit maritime, l'Association des armateurs canadiens et l'Association des transitaires internationaux canadiens inc.

Êtes-vous d'accord?

Des voix: D'accord.

La présidente: Vous avez la parole, monsieur McRae.

M. N. Douglas McRae, président, Comité de la législation, Canadian Board of Marine Underwriters: Honorables sénateurs, M. Jaques et moi allons nous partager également le temps qui nous est alloué cet après-midi pour faire notre exposé.

Notre association représente les intervenants du secteur de l'assurance maritime au Canada. Nous représentons aussi bien les membres qui assurent les navires commerciaux que ceux qui assurent les bateaux de plaisance. Nous faisons partie d'une association internationale, connue sous le nom d'Union internationale d'assurances transports, qui regroupe les associations du monde entier qui oeuvrent dans le secteur maritime.

Le secteur canadien de l'assurance maritime est assez important. En effet, environ 50 p. 100 des assurances maritimes fournies au Canada sont contractées sur le marché canadien. En ce qui concerne l'assurance responsabilité des propriétaires de navires, le principal intervenant n'est pas une société canadienne mais bien un groupe de sociétés mutuelles connues sous le nom de clubs de protection et d'indemnisation, ou clubs P&I. Ces derniers jouent un rôle primordial lorsqu'il s'agit d'assurer de grandes embarcations, tout particulièrement en ce qui concerne la responsabilité pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

Nous n'avons aucun commentaire à faire au sujet de la partie du projet de loi S-4 qui concerne la pollution par les hydrocarbures. Nous nous intéressons surtout à la responsabilité légale qui incombe aux propriétaires de petites embarcations qui s'assurent sur le marché canadien et non à celle qui incombe aux propriétaires de grandes embarcations qui s'assurent presque

indemnity associations. Our comments are limited to the kinds of ships that are insured by Canadian insurers.

I will now ask Mr. Jaques to comment on the principles of limitation.

Mr. Maurice F.L. Jaques, Past President, Canadian Board of Marine Underwriters: The Canadian Board of Marine Underwriters are very much in support of the principle of limitation — not only the fact that it exists but also the fact that it has existed for a long time. We also support the amendments and the increased limitations. There is an international regime governing limitation; but the limitations that are currently in force are woefully low, making it more difficult for the settlement of claims. Efforts are continually being made to find out how to try to break those limitations. If more realistic limits were imposed, as they are now being proposed, the result would be a much clearer picture in the marine insurance legislative claims activity. Consequently, it would be much easier for us to settle claims.

Further details are contained in the paper that you have before you.

For those of you who have not read our written submission, the current limitation could be as low as \$140,000 for vessels up to 300 tonnes. That would be a combination of bodily injury and property damage. Clearly, that limit is very low and quite out of date.

It is worth repeating that, as a result, claimants can spend a lot of time and effort trying to avoid that limitation. Higher, more realistic limits would be much more appropriate and would make it much easier to reach settlement in serious cases.

Mr. McRae: The capacity of the Canadian insurance market and that of international insurers is completely adequate to cover the liability regime that is being implemented by Bill S-4. As I mentioned before, the very large ships are insured by the protection and indemnity associations and they are able to provide limits of \$500 million of coverage with respect to pollution, and even higher limits for non-pollution events. The capacity of the Canadian market for ships up to 2,000 or 3,000 gross registered tonnes, which are the ones we insure, will be fully and adequately insured with limits of \$10 million to \$20 million, and our market is able to provide those limits.

Pleasure craft insurers will be looking at somewhat lower limits than that — perhaps \$1.5 million for the average pleasure craft. The people writing pleasure craft insurance will have no trouble providing those sorts of limits.

We also commented about the premium impact on commercial vessels. It is a very competitive marketplace, being international, and people who do not like the Canadian market are free to go offshore, and they do.

inclusivement sur les marchés internationaux, surtout auprès de clubs P&I. Nos commentaires se limitent aux types de navires assurés par des assureurs canadiens.

Je passe maintenant la parole à M. Jaques qui abordera les principes de limitation.

M. Maurice F.L. Jaques, président sortant, Canadian Board of Marine Underwriters: Notre association appuie tout à fait le principe de la limitation de la responsabilité. Nous sommes heureux que ce principe existe et qu'il existe depuis longtemps. Nous appuyons également les modifications et l'augmentation des limites proposées. Cette limitation est régie par un mécanisme international, mais les limites actuellement en vigueur sont malheureusement très peu élevées, ce qui fait qu'il est plus difficile d'en arriver à un règlement des créances. Des efforts sont constamment déployés pour trouver une façon de se soustraire à ces limites. Si des limites plus réalistes étaient imposées, comme celles proposées, il serait beaucoup plus facile de comprendre le mécanisme de règlement qui existe dans le secteur des assurances maritimes. En conséquence, il nous serait beaucoup plus facile d'en arriver à un règlement.

Vous trouverez de plus amples renseignements dans le document que vous avez devant vous.

Pour ceux d'entre vous qui n'avez pas lu notre mémoire, la limite actuelle peut être de 140 000 \$ seulement pour des bateaux dont la charge peut aller jusqu'à 300 tonnes. Cela couvrirait à la fois les lésions corporelles et les dommages. Il est évident que cette limite est très peu élevée et désuète.

Il vaut la peine de répéter que cette situation incite les demandeurs à consacrer beaucoup de temps et d'efforts à tenter d'éviter cette limitation. Des limites plus élevées et plus réalistes seraient beaucoup plus appropriées et permettraient de régler beaucoup plus facilement les cas importants.

M. McRae: Le marché canadien de l'assurance et les assureurs internationaux sont tout à fait en mesure d'appliquer le mécanisme de responsabilité prévu dans le projet de loi S-4. Comme je l'ai mentionné auparavant, les très gros navires sont assurés par des clubs P&I qui sont en mesure de fournir une couverture de 500 millions de dollars dans les cas de dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et des limites encore plus élevées dans les autres cas. Le marché canadien peut absorber de façon adéquate des limites de 10 à 20 millions de dollars pour des navires dont la jauge brute enregistrée est de 2 000 à 3 000 tonnes. Notre marché est en mesure de fournir ces limites.

Les assureurs de bateaux de plaisance devront fournir des limites quelque peu inférieures qui pourraient être de 1,5 million de dollars pour un bateau de plaisance moyen. Ces assureurs pourront répondre sans difficulté à la demande.

Nous avons aussi formulé certains commentaires sur les répercussions que les nouvelles primes auront sur les navires commerciaux. Ce marché étant international, il est très concurrentiel, et les personnes qui ne veulent pas s'assurer sur le marché canadien peuvent aller à l'étranger; elles n'hésitent d'ailleurs pas à le faire.

The impact of these changes of limit will be very minor. Essentially, we will look for long-term claims experience. We feel that the savings in litigation costs will offset the higher costs of the settlements. Over time, if claim settlements increase as a result of Bill S-4, we would expect that premiums would match them. However, as to the initial impact, there will probably be very little change, if any, in the premium structures for Canadian shipowners.

For those who currently buy very low limits of insurance, there is quite a wide market available for increased limits up to \$5 million or \$10 million at costs ranging from as low as \$25 to \$50 for pleasure craft up to \$2,000 to \$3,000 for a large commercial vessel. So there will not be much financial impact on shipowners in Canada as a result of this bill; it will only make things much easier for us.

As I mentioned, on the pleasure craft side these limits will be easily provided with very little, if any, increased cost. In those areas, we are thinking that \$25 or \$100 would adequately provide for the limits set in Bill S-4.

We should like to highlight a couple of sections of the bill that we think are very useful. The amending provision allows for changes in the limitation amounts without reference to a further act of Parliament. One of the difficulties of getting this international convention adopted in Canada led us to believe that it would be much easier if there were some regulatory method of changing limits with time as inflation creeps up. The bill provides for that very well in the proposed section 579.

Also, the interest rate provision in the proposed section 581 is very useful. It stipulates the rate of interest, which will avoid difficulties in arriving at the rate of interest to be applied to settlements.

Our conclusion is that this bill is an extremely valuable improvement in the legislative framework for Canadian shipowners, Canadian insurers and everyone who deals in the maritime sector. We hope, after a long wait, that this bill will get passage expeditiously. Finally, we would like to thank the committee for hearing us.

Senator Roberge: Thank you for joining us today and for sending us your brief in advance to give us an opportunity to read it.

Are there any oil tankers on the St. Lawrence or Great Lakes which are not P&I insured?

Mr. McRae: I do not believe so, sir.

Senator Roberge: Even the smaller ones?

Mr. McRae: I would have to research that with the officials at Transport Canada, but I believe that all ships carrying a certain

Les modifications proposées auront très peu de répercussions. Il faut essentiellement envisager la question à long terme. Nous croyons que les économies réalisées au chapitre des frais de litige compenseront les coûts plus élevés des règlements. Au fil du temps, si le projet de loi S-4 donne lieu à des règlements plus généreux, les primes augmenteront probablement en conséquence. Toutefois, en ce qui concerne l'incidence initiale, nous croyons que les changements proposés ne modifieront que très peu, voire pas du tout, les structures des primes pour les propriétaires de navires canadiens.

Les propriétaires qui contractent actuellement des assurances responsabilités très peu élevées ont accès à un marché assez vaste s'ils veulent augmenter ces limites à 5 millions ou à 10 millions de dollars, et ce, pour une somme supplémentaire de 25 à 50 \$ dans le cas d'un bateau de plaisance et de 2 000 à 3 000 \$ pour un gros navire commercial. Ce projet de loi n'aura donc pas d'importantes répercussions financières pour les propriétaires de navires canadiens et nous facilitera la tâche.

Comme je l'ai mentionné, ces limites pourront être facilement fournies dans le cas des bateaux de plaisance, et ce, à un coût supplémentaire très minime. Nous croyons qu'une somme de 25 à 100 \$ permettra d'obtenir les limites prévues dans le projet de loi S-4.

D'autre part, nous aimerions parler de deux articles du projet de loi qui nous semblent très utiles. Une disposition modificative prévoit en effet de changer les limites sans recourir à une nouvelle loi fédérale. Les difficultés rencontrées pour faire adopter la convention internationale au Canada nous ont incités à penser qu'il vaudrait beaucoup mieux instaurer un mécanisme de réglementation quelconque pour modifier ces limites parallèlement à la hausse de l'inflation. L'article 579 proposé y parvient très bien.

En outre, la disposition relative aux taux d'intérêt, à savoir l'article 581 proposé, est très utile. Elle précise le taux d'intérêt, ce qui permettra d'éviter les problèmes rencontrés pour fixer le taux d'intérêt dans le cas d'un règlement.

Nous sommes arrivés à la conclusion que le projet de loi proposé constitue une excellente amélioration du cadre législatif où les propriétaires de navires et les assureurs canadiens ainsi que tous les intervenants du secteur maritime doivent évoluer. Après une longue attente, nous espérons que ce projet de loi sera adopté rapidement. Finalement, nous aimerions remercier le comité de nous avoir entendus.

Le sénateur Roberge: Je vous remercie de vous être joints à nous aujourd'hui et de nous avoir envoyé votre mémoire à l'avance, ce qui nous a permis de le lire.

Y a-t-il des pétroliers sillonnant le Saint-Laurent ou les Grands Lacs qui ne sont pas assurés par les clubs P&I?

M. McRae: Je ne le pense pas, sénateur.

Le sénateur Roberge: Même les plus petits?

M. McRae: Il faudrait que je consulte les fonctionnaires de Transports Canada à ce sujet, mais je crois que tous les navires qui

quantity of oil are required to carry certification of financial responsibility before they enter Canadian waters.

Senator Roberge: They would be obliged either to get tremendous insurance in Canada or to join P&I?

Mr. McRae: Without exception they would be in P&I clubs which provide very high limits and the certification required under the convention.

Senator Roberge: That is a must?

Mr. McRae: Yes.

Senator Roberge: Have you had any experience in other countries as it pertains to the increase in premiums? What has happened in other countries when they have had increases in premiums? Were they substantial or just normal increases?

Mr. McRae: I do not have the answer to that question, but my understanding is that the cost of this protection indemnity insurance has been going down over the years, not up. It is a very stable market. The limitation convention, the Protocol of 1996, has just come in. I am not aware of any changes in P&I premiums as a result of it.

The Chairman: While I understand that the liability-limit changes in this bill reflect more up-to-date dollar figures, and are thus more fair to all, who benefits most from the changes? Is it the shipowners, the insurance companies, the cargo owners, or the public interest in general?

Mr. Jaques: Clearly, the prime beneficiaries will be people who are making claims; in other words, the public, the shipowners, or whoever, as they would have access to a regime which provides very clear guidelines. We anticipate that it will require less legal activity and a clearer base from which to make claim settlements involving injuries or property damage.

The Chairman: Does Canada do a good job with regard to negotiating the international conventions on which laws like this are based? Are our interests well protected and properly reflected in the results?

Mr. Jaques: I think Canada does an excellent job. Canada has highly respected international business people in all sorts of areas. Through our activity in groups such as the International Union of Marine Insurance, our views are well respected.

The Canadian Maritime Law Association, which is a highly respected group, works overseas with international counterparts and does a good job representing Canada and portraying it as a responsible international citizen.

Senator Roberge: In your opinion, why did it take so long for Canada to sign on to this international package?

transportent une certaine quantité de pétrole sont tenus de posséder un certificat de responsabilité financière avant d'entrer dans les eaux canadiennes.

Le sénateur Roberge: Tous ces navires seraient obligés de contracter une assurance énorme au Canada ou de joindre un club P&I?

M. McRae: Ils seraient tous membres des clubs P&I qui fournissent des limites très élevées et le certificat exigé en vertu de la convention.

Le sénateur Roberge: Il s'agit d'une obligation?

M. McRae: Oui.

Le sénateur Roberge: Savez-vous ce qui s'est produit dans d'autres pays lorsque les primes ont été augmentées? Ces augmentations ont-elles été importantes ou tout simplement normales?

M. McRae: Je ne connais pas la réponse à cette question mais, si je ne m'abuse, le coût de cette assurance diminue au fil des ans au lieu d'augmenter. Ce marché est très stable. La convention, à savoir le Protocole de 1996, vient tout juste d'être adoptée. Je ne crois pas qu'elle ait entraîné des modifications au chapitre des primes.

La présidente: Bien que je comprenne que les changements apportés à la limitation de la responsabilité dans ce projet de loi reflètent des montants plus à jour qui sont par conséquent plus justes pour tous, qui profitent le plus de ces changements? Est-ce que ce sont les propriétaires de navires, les compagnies d'assurance, les propriétaires de la marchandise ou le public en général?

M. Jaques: De toute évidence, ceux qui en profitent le plus sont ceux qui font des réclamations; autrement dit, le public, les propriétaires de navires ou qui que ce soit, puisqu'ils auraient accès à un régime qui prévoit des lignes directrices très claires. Grâce à ces changements, le nombre de poursuites judiciaires devrait diminuer et le règlement des réclamations concernant les dommages et les blessures corporelles s'appuierait sur des lignes directrices plus claires.

La présidente: Le Canada est-il efficace pour ce qui est de négocier les conventions internationales sur lesquelles reposent des lois comme celle-ci? Vos intérêts sont-ils bien protégés et les résultats obtenus le reflètent-ils?

M. Jaques: J'estime que le Canada fait un excellent travail. Il possède des gens d'affaires respectés sur le plan international dans toutes sortes de domaines. Grâce à nos activités dans des groupes comme l'Union internationale d'assurances transport, nos vues sont bien respectées.

L'Association canadienne de droit maritime, qui est un groupe très respecté, travaille outremer avec ses homologues internationaux et représente très bien le Canada qu'elle dépeint comme un citoyen international responsable.

Le sénateur Roberge: À votre avis, pourquoi le Canada a-t-il mis tant de temps à signer cette convention internationale?

Mr. McRae: We are in agreement that the delay was far too long. It took 17 years of urging by our association and the Canadian Maritime Law Association. The Canada Shipping Act is a long and difficult document. I suppose there was some difficulty getting the necessary legislation passed. It was dealt with by several different governments over a long period of time. It just seemed to be difficult to come to grips with.

Mr. Jaques: The marine industry has had problems, generally, having marine-related legislation passed by government. On the other hand, the current legislative agenda includes a number of shipping-related bills. However, generally, the marine industry has been very frustrated by the delays in having a number of these things come to fruition. We perceive a lot of it as not being a priority of government to get these things done. We are delighted to see it now. If you look at the Order Papers, a number of marine bills are now coming forward. Frankly, they are long overdue.

Senator Roberge: Having said all that, do you still believe that our reputation in international waters is good?

Mr. Jaques: Yes, I do.

Senator Forrestall: There has been some controversy about the inclusion of a definition of pollutant in this bill. Indeed, we will be making some changes to it. I hope the typographical errors are not mental lapses. If they are, we will have to go through the bill with a fine-tooth comb to find what else has been changed.

Do you see anything wrong with including in Bill S-4 a definition of pollutant? I am thinking in particular of the difficulties we get into with ballast water.

Mr. McRae: Senator, we are not up to speed on that issue. It is a new topic of which I just became aware today.

Our organization supports the international approach to dealing with matters such as the definition of pollutant. Therefore, we would probably support a position of defining pollutant in accordance with the international convention rather than having a made-in-Canada definition, something that might cause more difficulties than it would solve.

Senator Forrestall: Would it be less wieldy if it were in the Canada Shipping Act?

Mr. McRae: I believe that Bill S-4 would amend the Canada Shipping Act. The difficulty that would exist lies with Canada having a definition of pollutant that did not meet the definition of pollutant used by other countries. International harmony would suffer by having everyone define pollutant in a different way.

Generally, we support the international approach to keep law as internationally harmonized as possible.

Senator Poulin: Presumably, higher liability costs will mean higher insurance premiums to shipowners. What have shipping companies had to say about this?

M. McRae: Il a effectivement beaucoup trop tardé à le faire. Il a fallu que notre association et l'Association canadienne du droit maritime exercent des pressions pendant 17 ans. La Loi sur la marine marchande du Canada est un document long et difficile. Je suppose qu'il a été relativement difficile de faire adopter la législation nécessaire. Elle a été examinée par plusieurs gouvernements successifs sur une longue période de temps. Cela semblait tout simplement difficile à faire.

M. Jaques: L'industrie maritime a eu de la difficulté, en règle générale, à faire adopter des lois sur des questions maritimes par le gouvernement. Par contre, le programme législatif actuel comprend un certain nombre de projets de loi ayant trait au transport maritime. Cependant, dans l'ensemble, l'industrie maritime a été très frustrée par la lenteur du processus. Nous avons l'impression que ce n'est pas une priorité pour le gouvernement. Nous sommes ravis de constater maintenant qu'un certain nombre de projets de loi sur les questions maritimes sont inscrits au *Feuilleton*. Il y a longtemps qu'ils se font attendre.

Le sénateur Roberge: Cela dit, croyez-vous toujours que nous avons une bonne réputation dans le domaine des eaux internationales?

M. Jaques: Oui, je le crois.

Le sénateur Forrestall: L'inclusion de la définition de polluant dans le projet de loi a suscité une certaine controverse. Nous allons en fait y apporter certains changements. J'espère que les erreurs typographiques ne sont pas le fait de défaillances mentales car nous devons alors passer le projet de loi au peigne fin pour voir quelles sont les autres choses qui ont été changées.

Avez-vous des objections à ce que le projet de loi S-4 inclue une définition de polluant? Je songe en particulier aux difficultés que nous avons eues concernant l'eau de ballast.

M. McRae: Sénateur, nous ne sommes pas vraiment au courant de cette question. Je viens tout juste d'en apprendre l'existence aujourd'hui.

Notre organisation appuie la démarche internationale adoptée sur des questions comme la définition de polluant. Par conséquent, nous serions probablement partisans d'une définition de polluant qui soit conforme à la Convention internationale plutôt que d'une définition propre au Canada, ce qui pourrait présenter plus d'inconvénients qu'autre chose.

Le sénateur Forrestall: Est-ce que cela présenterait plus d'inconvénient si elle se trouvait dans la Loi sur la marine marchande du Canada?

Je crois que le projet de loi S-4 modifierait la Loi sur la marine marchande du Canada. Ce qui poserait des difficultés, c'est que le Canada ait une définition de polluant qui ne corresponde pas à la définition adoptée par d'autres pays. Une définition différente nuirait à l'harmonisation sur le plan international.

En général, nous appuyons l'approche internationale qui veut harmoniser autant que possible les lois à l'échelle internationale.

Le sénateur Poulin: Vraisemblablement, des limites de responsabilité plus élevées signifieront des primes d'assurance plus élevées pour les propriétaires de navire. Qu'en pensent les sociétés de transport maritime?

Mr. Jaques: First, we would have to have a clear definition of what I would call "large commercial shipping" which we have described here as generally being covered by P&I clubs, which are international organizations. From the Canadian point of view, we are dealing with smaller commercial vessels and private yachts when it comes to liability.

At the moment, the market-place that deals with smaller vessels, including pleasure craft, would be quite surprised at the low level of premium. Primarily, our business is a reactionary business. Until we have statistical bases on which to adjust premium levels at some time in the future, we will include these higher limits for a very nominal fee. Our business does generally react. It is the only way we can work. We must base our premiums on statistical information. Until that comes along, we are prepared to start off in a very modest way.

Similarly, in terms of commercial P&I, they would treat it in the same way. It is very much experience-rated.

The Chairman: Do you think this bill will help to simplify the task of a claimant who loses cargo or suffers damage of some sort? The maximum amount that can be claimed will be known, but perhaps from whom to claim will not always be clear — for example, in the case of a damaged container that has passed through several hands. Could you comment on a situation such as this?

Mr. McRae: The thrust of Bill S-4 deals more with the harmonization of Canada's regime for limitation of liability; in particular, the treatment of oil pollutants. Therefore, it would be more in the line of the Carriage of Goods by Water Act, I suspect, that we would look to for a definition of who the carrier was and how a claim would proceed rather than under this particular bill.

The Chairman: The question of liability seems rather complicated to a lay person. Although I believe you generally support the present framework, is it not rather complicated? Perhaps this is inevitable where international agreements are involved. Do you have any views on how matters might be simplified?

Mr. McRae: I am aware of an initiative within Transport Canada that might group these international conventions under one bill as opposed to having them under myriad sections of the Canada Shipping Act and separate acts. Perhaps there are some moves that could be made to make it a little easier for people to sort through the morass of legislation. I agree with you, senator, yes.

Senator Poulin: What would be the implication of us carrying on somewhat longer under the old liability regime?

Mr. Jaques: It is a limitation factor with which we are concerned. As I mentioned, in particular with regard to small craft, the current limitation is about \$140,000. That is the total, all-in figure for a particular incident, accident or occurrence. Therefore, that would include bodily injury, major bodily injury, collision damage and any other damage that could arise from a particular incident. It is really not a satisfactory settlement for

M. Jaques: Premièrement, il faudrait définir clairement ce que l'on entend par ce que j'appellerais de «grosses compagnies de transport maritime commerciales», qui sont en général assurées par des clubs P&I, qui sont des organisations internationales. Au Canada, nous avons affaire à des navires commerciaux plus petits et des yachts privés lorsqu'il s'agit de responsabilité.

Pour l'instant, le marché qui s'occupe des petits navires, y compris les bateaux de plaisance, serait assez étonné du faible taux des primes. Notre travail est surtout un travail de réaction. Jusqu'à ce que nous ayons des bases statistiques à partir desquelles modifier les futurs taux de prime, nous inclurons ces limites plus élevées pour une somme très nominale. Notre travail consiste à réagir. En fait, c'est la seule façon dont nous fonctionnons. Nous devons établir nos primes en fonction de statistiques. Jusqu'à ce que cela se fasse, nous sommes préparés à commencer de façon très modeste.

De même, en ce qui concerne les clubs P&I, ils procéderaient de la même façon, c'est-à-dire surtout en fonction de l'expérience.

La présidente: À votre avis, ce projet de loi permettra-t-il de simplifier le travail de l'auteur d'une réclamation, qui subit la perte de marchandises ou certains dommages? On connaîtra le montant maximum qui peut être réclamé mais on ne saura peut-être pas toujours exactement à qui présenter sa réclamation — par exemple dans le cas d'un conteneur endommagé qui a passé entre plusieurs mains. Pourriez-vous commenter ce genre de situation?

M. McRae: Le projet de loi S-4 est davantage axé sur l'harmonisation du régime du Canada en ce qui concerne la limitation de la responsabilité et surtout le traitement de la pollution par les hydrocarbures. Par conséquent, on s'inspirerait davantage de la Loi sur le transport des marchandises par eau, je crois, pour définir qui était le transporteur et le traitement d'une réclamation plutôt qu'en vertu de ce projet de loi en particulier.

La présidente: La question de responsabilité semble plutôt compliquée pour un néophyte. Bien que je croie que vous appuyiez en général la structure actuelle, n'est-elle pas plutôt compliquée? C'est peut-être inévitable lorsqu'il s'agit d'ententes internationales. Comment, à votre avis, pourrait-on simplifier les choses?

M. McRae: Je suis au courant d'une initiative de Transports Canada destinée à grouper ces conventions internationales en une seule loi au lieu qu'elles soient dispersées dans une multitude d'articles de la Loi sur la marine marchande du Canada et de lois distinctes. Certaines mesures pourraient être prises pour qu'il soit plus facile de s'y retrouver dans cette multitude de lois. Je suis d'accord avec vous, sénateur, effectivement.

Le sénateur Poulin: Quelle serait l'incidence de prolonger l'ancien régime de responsabilité?

M. Jaques: Ce qui nous préoccupe, c'est le facteur de limitation. Comme je l'ai mentionné, en ce qui concerne surtout les petits navires, la limite actuelle est d'environ 140 000 \$. C'est le montant total pour un incident, un accident ou un événement particulier. Cela inclurait donc les blessures corporelles, d'importantes blessures corporelles, les collisions et tout autre dommage qui pourrait résulter d'un incident en particulier. Ce

people who have had a particularly serious injury. Our industry recognizes that it is important for us to provide adequate coverage for individual accidents and, as I say, in particular, bodily injuries.

Mr. McRae: We do not deal with it in our paper, but there is the important aspect of Canada's adhesion to the new regime on oil pollution, which is another important reason for the bill to pass. It is not one that is critical to our association. However, it is important to Canada to get under the new regime of oil pollution.

Senator Angus: I realize that you said earlier that you had not yet focused on the issue of ballast water, since it just came to your attention today. Perhaps we could put it another way. I think you agree that the main thrust of the bill before us is to pass enabling legislation for Canada to accede to the limitation of liability convention which is an internationally recognized treaty in the area of limitation. On the other hand, it is to enable us to implement the Fund Convention and the Civil Liability Convention, of 1971 and 1976 respectively, as well as the protocols. Do you agree?

Mr. McRae: Yes.

Senator Angus: In any one of those three international conventions, is there any provision dealing with ballast water or defining pollutants as we find in this bill?

Mr. McRae: Not to my knowledge.

Mr. Jaques: Not to my knowledge.

Senator Angus: Did you come here today believing that Bill S-4 was identical in all substantial respects to Bill C-58 from the last Parliament?

Mr. Jaques: I think there are one or two minor modifications. However, generally, it follows very closely on that bill. If you wish, we can single out the specific areas.

Mr. McRae: This aspect of ballast-water contamination is certainly a brand new issue.

Senator Angus: It is a new issue. Was it not in Bill C-58?

Mr. McRae: No, it was not.

Senator Adams: When we talk about liability, is it between the port and the shipowner? As soon as you arrive at the dock is that port responsible? Does the shipowner have liability?

Mr. McRae: I am sorry, sir, I did not quite grasp the thrust of the question.

Senator Adams: When we speak of liability, if there is someone who owns the dock, such as if the government were to privatize — or does the government have liability if anyone were to be injured on the dock? I was wondering if people work with insurance or liability, which is which?

n'est pas vraiment un règlement satisfaisant pour des personnes qui ont été grièvement blessées. Notre industrie reconnaît que nous devons assurer une protection suffisante en cas d'accident individuel et surtout de blessures corporelles.

M. McRae: Nous n'en traitons pas dans notre document mais il est important de mentionner l'adhésion du Canada au nouveau régime régissant la pollution par les hydrocarbures, qui est une autre raison importante d'adopter le projet de loi. Ce n'est pas vraiment d'une importance critique pour notre association mais il est important pour le Canada d'adhérer à ce nouveau régime.

Le sénateur Angus: Vous avez dit plus tôt que vous ne vous êtes pas encore occupés de la question de l'eau de ballast puisque vous venez tout juste d'être mis au courant de cette question. Nous pourrions peut-être formuler la chose autrement. Je pense que vous convenez que le projet de loi dont nous sommes saisis vise principalement à faire adopter une loi habilitante pour le Canada qui lui permettra d'adhérer à la Convention sur la limitation de la responsabilité qui est un traité reconnu à l'échelle internationale en matière de limitation. De l'autre côté, elle nous permettra de mettre en oeuvre la Convention sur le Fonds international et la Convention sur la responsabilité civile de 1971 et 1976 respectivement ainsi que les protocoles. Êtes-vous d'accord?

M. McRae: Oui.

Le sénateur Angus: Dans une de ces trois conventions internationales, existe-t-il des dispositions qui traitent de l'eau de ballast ou qui définissent les polluants comme le fait ce projet de loi?

M. McRae: Pas à ma connaissance.

M. Jaques: Pas à ma connaissance.

Le sénateur Angus: Aviez-vous l'impression en venant ici que le projet de loi S-4 était identique quant au fond au projet de loi C-58 de la dernière législature?

M. Jaques: Je crois qu'il y a une ou deux modifications mineures. Cependant, en général, il est très semblable à ce projet de loi. Si vous le désirez, nous pouvons vous indiquer les dispositions en question.

M. McRae: La contamination par l'eau de ballast est certainement une question tout à fait nouvelle.

Le sénateur Angus: Effectivement. Ne figurait-elle pas dans le projet de loi C-58?

M. McRae: Non.

Le sénateur Adams: Lorsque nous parlons de responsabilité, s'agit-il de la responsabilité entre le port et le propriétaire de navire? Dès que vous arrivez au dock, le port devient-il responsable? Le propriétaire de navire a-t-il une responsabilité?

M. McRae: Je suis désolé, je n'ai pas bien compris votre question.

Le sénateur Adams: Lorsque nous parlons de responsabilité, si quelqu'un est propriétaire du dock, comme si le gouvernement décider de privatiser — ou le gouvernement est-il responsable si quelqu'un est blessé sur le dock? Je me demandais si les gens travaillent avec une assurance ou avec une responsabilité?

Mr. Jaques: The main thing we are talking about is the liability attached to shipping; in other words, whether the ships or the pleasure craft would legally be held responsible. There are other areas as well, if I understand your question, such as people working on the dock. We get into some areas where Workmen's Compensation takes over, and there is a clear line there. That would have to be determined in any one particular incident. However, where Workmen's Compensation is involved, it takes precedence and they can determine if they wish to further hold the ship responsible for that.

Otherwise, the definition of liability is fairly separate. One is liability clearly attached to the ship while a ship is operating, and the other involve shore matters, if I understood your question correctly.

Senator Adams: Normally a small business needs about \$2 million in accident liability but it is still responsible to pay a percentage of Workmen's Compensation. Is there much difference between that and the situation where a contractor pays his employees \$6.25 an hour and he has a \$1-million contract? Does it work the same way?

Mr. McRae: I am afraid I cannot answer that question, I am not familiar with the area.

The Chairman: Our next witnesses are from the Shipping Federation of Canada. They are Captain Ivan Lantz and Sonia Simard.

Please proceed.

Ms Sonia Simard, Executive Assistant to the President, The Shipping Federation of Canada: Honourable senators, just a few words on the Shipping Federation of Canada. The federation represents owners, operators, charterers and agents of vessels doing Canadian commerce overseas.

To be more specific, our membership includes about 79 companies which represent over 90 per cent of ocean vessels trading to and from ports in Atlantic Canada, the St. Lawrence River and the Great Lakes.

We are here to support those aspects of Bill S-4 that are aimed at bringing Canada's maritime liability regime in line with the international convention on the subject.

As you are well aware, the essence of this legislation was introduced in the previous Parliament under Bill C-58. The federation, along with other parties within the marine community, supports the legislation.

Regrettably, Bill S-4 is not identical to Bill C-58 and it introduces a new clause that creates or has the potential to create substantial problems for the industry.

We are referring to the fact that Bill S-4 incorporates a clause that defines pollutant as including aquatic organisms and pathogens. That inclusion has the potential to expose our industry to significant unforeseen liability. We believe that the department introduced those terms in an effort to address the issue of introduction of harmful aquatic organism into our national water through ship ballast.

M. Jaques: Il s'agit principalement de la responsabilité qui se rattache au transport maritime; en d'autres mots, si le navire ou le bateau de plaisance peut être tenu responsable légalement. Il y a également d'autres aspects, si je comprends bien votre question, comme les gens qui travaillent sur le dock. Certains aspects relèvent de l'indemnisation des accidents du travail et la ligne de démarcation est très claire à cet égard. Cela devrait être déterminé lors de l'incident. Cependant, lorsque l'indemnisation des accidents du travail intervient, elle a préséance et on peut alors déterminer si on veut en plus tenir le navire responsable.

Autrement, la définition de responsabilité est assez tranchée. Dans un cas, la responsabilité est clairement rattachée au navire pendant que ce navire est en exploitation et dans l'autre il s'agit de la responsabilité portuaire, si j'ai bien compris votre question.

Le sénateur Adams: Habituellement, une petite entreprise a besoin d'environ deux millions de dollars en responsabilité-accident mais est toujours responsable de verser un pourcentage de l'indemnisation des accidents du travail. Y a-t-il une grande différence entre cette situation et la situation où un entrepreneur paie son employé 6,25 \$ de l'heure et a un contrat de un million de dollars? Est-ce que cela fonctionne de la même façon?

M. McRae: Comme c'est un domaine que je ne connais pas bien, je ne suis pas en mesure de vous répondre.

La présidente: Nos prochains témoins représentent la Fédération maritime du Canada. Il s'agit du capitaine Ivan Lantz et de Mme Sonia Simard.

Vous avez la parole.

Mme Sonia Simard, adjointe exécutive au président, La Fédération maritime du Canada: Honorables sénateurs, je vous dirai simplement quelques mots sur la Fédération maritime du Canada. La fédération représente les propriétaires, les exploitants, les affréteurs et les agents de navires qui font du commerce outre-mer pour le Canada.

Notre fédération compte environ 79 compagnies qui représentent plus de 90 p. 100 des navires de haute mer qui font la navette entre les ports de la région atlantique du Canada, du fleuve Saint-Laurent et des Grands Lacs.

Nous sommes ici pour appuyer les aspects du projet de loi S-4 visant à harmoniser le régime de responsabilité maritime du Canada avec la convention internationale dans ce domaine.

Comme vous le savez, l'essentiel de ce projet de loi a été présenté lors de la législature précédente dans le projet de loi C-58. La fédération, ainsi que les autres membres de la communauté maritime, appuient le projet de loi.

Malheureusement, le projet de loi S-4 n'est pas identique au projet de loi C-58 et renferme un nouvel article qui crée ou qui est susceptible de créer des problèmes importants pour l'industrie.

En effet, le projet de loi S-4 comprend un article qui inclut dans la définition de polluant les organismes aquatiques et les agents pathogènes. Cette inclusion risque d'exposer notre industrie à une responsabilité importante imprévue. Nous croyons que le ministère a ajouté ces termes pour s'attaquer au problème de l'introduction d'organismes aquatiques nuisibles dans nos eaux nationales par le ballast des navires.

A few moments ago, I heard some questions on the issue of ballast. I could take a few moments just to the importance of ballast water for marine transportation.

What we are discussing here is water that is stored in specific tanks within a vessel. The aim of ballast water is to immerse the vessel deeper so that it will have increased stability and also increased handling capacity.

Ballast water is usually pumped out of the vessel during or immediately prior to loading or unloading cargo. It is essential for the safe movement of vessels.

It is important to stress that the federation supports the government's attempt to address the ballast water issue. However, we respectfully submit that Bill S-4 is not the proper vehicle to address this complex matter.

I will summarize the four points that support that claim and thereafter we can proceed to questions.

First, we believe that the definition of pollutant found in Bill S-4 leads to significant consequences that have not been fully discussed or analysed. The terms aquatic organism and pathogen, which are included under the definition of pollutant are so general that they create a regime where any aquatic organism that makes its way into the ballast water of a ship could be considered a pollutant.

To be more specific, we could say that those terms are so generalized that they would create an obligation or a requirement to have sterilized ballast water on the ship to ensure that there is no exposure to liability. This is a measure that neither Canada nor other countries that I am aware of have yet succeeded in achieving.

Bill S-4 introduced a new definition of pollutant, one that could expose our shipowners to a severe and significant level of responsibility. To be more specific, we are speaking about criminal liability of up to \$1 million and we are also speaking about unlimited strict civil liability.

We should have referred in our brief to sections 677 and 678 of the Canada Shipping Act. Those are the sections that state the unlimited strict civil liability. We will be forwarding to the chairman a copy of those articles as well. We state here our concern for the consequences and the fact that they have not been fully discussed.

The second point we should like to bring to this committee concerns the process that led to the adoption of that strict approach. Bill C-58, which is the predecessor to Bill S-4, dealt solely with the issue of liability as provided in international conventions. It did not include a definition of pollutant. The way it is written in the current bill is that it was dealt with in an auxiliary bill, which is Bill C-73, which was presented in the House of Commons for first reading in the last Parliament. That bill died on the Order Paper.

Il y a quelques instants, on a posé des questions à propos du ballast. Je pourrais prendre quelques moments pour vous expliquer l'importance de l'eau de ballast pour le transport maritime.

Il s'agit de l'eau qui est entreposée dans certains compartiments étanches du navire. L'eau de ballast permet d'immerger le navire plus profondément pour en accroître la stabilité et en faciliter la manœuvre.

On vide habituellement l'eau de ballast pendant le chargement ou le déchargement des marchandises ou immédiatement avant. C'est essentiel pour la sécurité de mouvement des navires.

Il est important de souligner que la fédération appuie la tentative du gouvernement de donner suite à la question de l'eau de ballast. Nous considérons toutefois que le projet de loi S-4 n'est pas le moyen approprié d'aborder cette question complexe.

Je résumerai les quatre arguments qui appuient cette déclaration, après quoi nous pourrions passer aux questions.

Tout d'abord, nous estimons que la définition de polluant qui se trouve dans le projet de loi S-4 aura des conséquences importantes qui n'ont pas fait l'objet de discussions ou d'une analyse approfondies. Les termes organismes aquatiques et agents pathogènes, qui font partie de la définition de polluant, sont tellement généraux qu'ils créent un régime où tout organisme aquatique susceptible d'être présent dans l'eau de ballast d'un navire pourrait être considéré comme un polluant.

En fait, ces termes sont tellement généraux qu'ils pourraient créer l'obligation ou l'exigence pour le propriétaire de stériliser l'eau de ballast du navire pour éviter d'engager sa responsabilité. C'est une chose que le Canada ni d'autres pays, à ma connaissance, n'ont encore réussi à faire.

Le projet de loi S-4 a présenté une nouvelle définition de polluant qui risque d'exposer nos propriétaires de navire à un niveau élevé de responsabilité. Plus précisément, nous parlons d'une responsabilité criminelle pouvant s'élever jusqu'à un million de dollars et nous parlons également d'une responsabilité civile stricte illimitée.

Nous aurions dû faire allusion dans notre mémoire aux articles 677 et 678 de la Loi sur la marine marchande du Canada. Ces articles traitent de la responsabilité civile stricte illimitée. Nous ferons parvenir à la présidente une copie de ces articles également. Ce qui nous inquiète ici, ce sont les conséquences d'une telle définition et le fait qu'on n'en ait pas vraiment discuté.

Le deuxième point que nous aimerions communiquer au comité concerne le processus qui a abouti à l'adoption de cette approche rigoureuse. Le projet de loi C-58, qui est le prédécesseur du projet de loi S-4, traitait uniquement de la question de responsabilité telle que la prévoient les conventions internationales. Elle ne comprenait pas de définition de polluant. Le libellé du projet de loi actuel indique qu'on en a traité dans un projet de loi auxiliaire, qui est le projet de loi C-73, présenté à la Chambre des communes pour première lecture lors de la dernière législature. Ce projet de loi est mort au *Feuilleton*.

Regretfully, the controversial definition of ballast water has been parachuted into Bill S-4. Bill S-4, as you are well aware, is at a different level in the parliamentary process.

Considering this process, we believe that the proposal to define aquatic organism as a pollutant requires much more discussion with the industry; as well, it has never been addressed by the House of Commons or the Senate.

Accordingly, we consider Bill S-4 to be aimed mainly at codifying the limitation of liability as introduced in international treaties, and it should not deal with a matter as controversial as the definition of pollutant as proposed.

Indeed, we fear that the introduction of that section could amount to significant delay in the passage of Bill S-4 and that would serve neither the industry nor the government.

Third, the approach of imposing strict civil liability seems rather severe considering that, at this stage, a preliminary review has failed to identify any other national legislation in which the definition of pollutant includes aquatic organism; neither could we find strict liability penalties for the discharge of ballast water.

Most countries are still considering the most efficient way to manage ballast water. At the international level, countries are discussing a common approach for operational requirements for ballast water. Should they exchange ballast water at sea? Should they do it within a 200-mile zone? They are still discussing how to safely exchange ballast water. Canada appears to be the only country at this stage to consider using pollution penalties for addressing discharge of ballast water.

Again, considering this approach, we submit that such an unilateral pact needs to be discussed further. That being said, we would not like to leave this committee with the impression that the federation does not wish to address the issue of ballast water. On the contrary — and this is our fourth and final point — we submit that Bill C-15, a bill in front of the House of Commons at first reading stage, deals with ballast water and is the appropriate vehicle to address this matter.

As you may be aware, Canada has already adopted voluntary guidelines for the management of ballast water. Bill C-15 will give the government the regulatory authority to transform those voluntary guidelines into mandatory requirements.

If Parliament wished to go one step further and address strict liability for discharge of ballast water, the federation submits that any discussion on that subject should be done under Bill C-15. We believe that this approach will be the best means to ensure that there is a consistent approach to both liability and ballast-water-handling requirements.

Malheureusement, la définition controversée d'eau de ballast a été parachutée dans le projet de loi S-4. Le projet de loi S-4, comme vous le savez, se trouve à une étape différente du processus parlementaire.

Compte tenu de ce processus, nous estimons que la proposition d'inclure les organismes aquatiques dans la définition de polluant exige une discussion beaucoup plus approfondie avec l'industrie; c'est également un aspect dont la Chambre des communes ou le Sénat n'ont jamais traité.

Par conséquent, nous considérons que le projet de loi S-4 vise principalement à codifier la limitation de la responsabilité conformément à ce que prévoient les traités internationaux et ne devrait pas porter sur une affaire aussi controversée que la définition proposée de polluant.

En effet, nous craignons que l'inclusion de cet article retarde de façon importante l'adoption du projet de loi S-4, ce qui ne servirait ni les intérêts de l'industrie, ni ceux du gouvernement.

Troisièmement, il semble plutôt sévère d'imposer une responsabilité civile stricte puisque jusqu'à maintenant aucun examen préliminaire n'a permis de trouver d'autres lois nationales où la définition de polluant inclut des organismes aquatiques, ou qui prévoient des pénalités sévères en cas de rejet de l'eau de ballast.

La plupart des pays sont toujours en train de déterminer le moyen le plus efficace de contrôler l'eau de ballast. Au niveau international, les pays discutent d'une approche commune concernant les exigences opérationnelles relatives à l'eau de ballast. Devraient-ils changer l'eau de ballast en mer? Devraient-ils le faire dans une zone de 200 milles? Ils débattent toujours de la façon de changer en toute sécurité l'eau de ballast. Le Canada semble être le seul pays à ce stade qui envisage de recourir à des pénalités pour pollution comme solution au problème du déchargement de l'eau de ballast.

Compte tenu de cette approche, nous considérons qu'un pacte unilatéral devrait faire l'objet de discussions plus approfondies. Cela dit, nous ne voulons pas donner au comité l'impression que la Fédération ne s'intéresse pas à la question de l'eau de ballast. Au contraire — et c'est notre quatrième et dernier point — nous considérons que le projet de loi C-15, un projet de loi dont est saisie la Chambre des communes en première lecture, traite de l'eau de ballast et est le moyen approprié de donner suite à cette question.

Comme vous le savez sans doute, le Canada a déjà adopté des lignes directrices facultatives sur le contrôle de l'eau de ballast. Le projet de loi C-15 donnera au gouvernement le pouvoir réglementaire de transformer ces lignes directrices facultatives en exigences obligatoires.

Si le Parlement voulait aller plus loin et aborder la responsabilité stricte pour le déchargement de l'eau de ballast, la Fédération considère que toute discussion à ce sujet devrait se faire dans le cadre du projet de loi C-15. Nous estimons que ce serait le meilleur moyen d'assurer une approche cohérente en ce qui concerne les exigences relatives à la responsabilité et au contrôle de l'eau de ballast.

To conclude, the federation recommends that the provisions in clauses 4 and 5 of Bill S-4 which define pollutant be deleted and that any discussion of ballast water be conducted under the auspices of Bill C-15. We also recommend that Bill S-4, once amended, be adopted, as soon as possible, to ensure that Canada's maritime liability regime is at the same level as other international conventions.

Senator Forrestall: What percentage of your fleet is foreign registered? Could you put a number on it?

Ms Simard: We represent foreign flag vessels. There are Canadian companies dealing with foreign flag vessels, but most of our members are dealing with foreign flag vessels.

Senator Forrestall: Perhaps I did not put it clearly. Do you have 90 vessels?

Ms Simard: We represent 350 steamship lines which may have many other vessels.

Senator Forrestall: How large is the Canadian-owned blue water fleet today?

Captain Ivan Lantz, Manager, Marine Operations, The Shipping Federation of Canada: The Canadian Shipowners Association represents a Canadian domestic fleet of "Great Lakers" numbering about 89 ships at this time.

Senator Forrestall: Those are just the lakers. We have no other blue water vessels.

Mr. Lantz: Those are just the lakers. I do not know how many offshore vessels are Canadian-flagged and engaged in international trade offshore. It is in the minority; that is for sure.

Senator Forrestall: That is here on the East Coast. That is on the lakes. What about on the West Coast?

Mr. Lantz: I do not know.

Senator Forrestall: It is obvious that I will not get the size and shape of the Canadian shipping industry out of either of you this afternoon. I am just curious.

We are dealing with law and international law. I have no right to tread in these areas, but I am concerned about the application of Canadian law to foreign registered ships. I am interested in pursuit issues. What happens if we contaminate the waters of — although I do not know how you would do it — New York Harbour with pollutants from the ballast tanks of a Canadian-owned ship registered in Bermuda? Would that make sections like this, in the Canada Shipping Act or wherever, easier to facilitate?

Mr. Lantz: The Canada Shipping Act, in applying its pollution regulations and provisions, deals with Canadian ships in any waters, including Canadian flagships, and any ships in Canadian waters.

Pour terminer, la Fédération recommande que les dispositions des articles 4 et 5 du projet de loi S-4 qui définissent les polluants soient supprimées et que toute discussion de l'eau de ballast se fasse dans le cadre du projet de loi C-15. Nous recommandons également que le projet de loi S-4, une fois modifié, soit adopté le plus tôt possible pour assurer l'harmonisation du régime de responsabilité maritime du Canada avec celui des conventions internationales.

Le sénateur Forrestall: Quel pourcentage des navires de votre flotte sont immatriculés à l'étranger? Pourriez-vous nous en indiquer le nombre?

Mme Simard: Nous représentons les navires immatriculés à l'étranger. Certaines compagnies canadiennes font affaire avec des navires immatriculés à l'étranger mais la plupart de nos membres traitent avec des navires immatriculés à l'étranger.

Le sénateur Forrestall: Peut-être ne me suis-je pas exprimé clairement. Avez-vous 90 navires?

Mme Simard: Nous représentons 350 sociétés de navigation qui ont peut-être bien d'autres navires.

Le sénateur Forrestall: Combien y a-t-il de navires qui appartiennent à la flotte canadienne de haute mer aujourd'hui?

Le capitaine Ivan Lantz, directeur des opérations maritimes, la Fédération maritime du Canada: L'Association des armateurs canadiens représente une flotte canadienne de «laquiers» qui compte environ 89 navires à l'heure actuelle.

Le sénateur Forrestall: Ce sont uniquement les laquiers. Nous n'avons pas d'autres navires de haute mer.

M. Lantz: Ce sont uniquement les laquiers. J'ignore le nombre de navires de haute mer qui battent pavillon canadien et qui font du commerce international en haute mer. C'est certainement une minorité.

Le sénateur Forrestall: C'est ici sur la côte est. C'est sur les lacs. Quelle est la situation sur la côte Ouest?

M. Lantz: Je l'ignore.

Le sénateur Forrestall: De toute évidence, je n'obtiendrai pas de renseignements sur la taille ou la composition de l'industrie maritime canadienne de l'un ou l'autre d'entre vous cet après-midi. Je suis simplement curieux.

Nous traitons de droit et de droit international. Je n'ai pas le droit de m'aventurer dans ces zones-là mais je m'inquiète de l'application du droit canadien à des navires immatriculés à l'étranger. Les questions de poursuite m'intéressent. Que se passe-t-il si nous contaminons les eaux du — bien que j'ignore comment — port de New York avec des polluants provenant des compartiments de ballast de navires canadiens immatriculés aux Bermudes? Les dispositions de la Loi sur la marine marchande du Canada ou autre rendraient-elles la chose plus facile?

M. Lantz: La Loi sur la marine marchande du Canada, en appliquant ses règlements et ses dispositions sur la pollution, vise les navires canadiens où qu'ils se trouvent, y compris les navires immatriculés au Canada et n'importe quel navire qui se trouve en eaux canadiennes.

That is not an uncommon feature for marine law. That is how they deal with ships trading internationally or domestically.

Senator Forrestall: You suggest that this should be dealt with under Bill C-15. Is it not already there? Will Bill C-15 rely on this bill when it is incorporated?

Mr. Lantz: No. Bill C-15 has a requirement, as described at page 4 of our presentation:

More specifically, Section 18 of Bill C-15 will provide the government with a regulatory power "for preventing pollution by the discharge of ballast water by ships, including pollution by aquatic organisms or pathogens".

That provision is in there so that the Governor in Council can make regulations that will control the way in which ballast water is managed, discharged, exchanged at sea, or whatever other requirements may come along. However, since Canada has been the author of ballast water management since 1988, it is highly desirable that we have what we have authored within our own legislation.

Ms Simard: I should like to reply to two points in your question. First, you were referring to the U.S. and pollution in the Port of New York. It may be important to be aware that the U.S. has its own guidelines which are becoming a mandatory requirement for the handling of ballast water; thus, the U.S. has also taken the path of addressing the problem of the discharge of ballast water through operational requirements dealing with ballast water and not through pollution penalties as Canada is suggesting here.

Second, what we have suggested is not specifically to introduce the definition of pollutant in Bill C-15. What we are suggesting is that Bill C-15 gives the government the authority to adopt mandatory regulatory processes for the management of ballast water, and that any other discussion on any other subject, be it liability or other subjects related to ballast water, should be conducted under Bill C-15 and not under separate bills.

There is already a means to address ballast water discharges, and that is through that regulatory requirement, which is the international path that is currently adopted by the international community.

Senator Forrestall: However, you do agree that some maritime management should include a definition and regulatory powers to make it work.

Ms Simard: Definitely, and the federation would support regulatory power to address ballast water requirements, as those regulatory requirements reflect the voluntary guidelines we have helped to develop with the government. You are right, senator.

Ce n'est pas un aspect inusité du droit maritime. C'est ainsi que sont traités les navires qui font du commerce tant à l'échelle internationale que nationale.

Le sénateur Forrestall: Vous proposez qu'on s'en occupe dans le cadre du projet de loi C-15. Est-ce que cela n'y figure pas déjà? Le projet de loi C-15 se fondera-t-il sur ce projet de loi lorsque ce sera incorporé?

M. Lantz: Non. Le projet de loi C-15 renferme une disposition que nous décrivons à la page 4 de notre présentation:

Plus précisément, l'article 18 du projet de loi C-15 confiera au gouvernement un pouvoir de réglementation pour prévenir la pollution causée par le déchargement de l'eau de ballast des navires, y compris la pollution par des organismes aquatiques ou des agents pathogènes.

Cette disposition est prévue pour permettre au gouverneur en conseil de prendre des règlements qui contrôleront la façon dont l'eau de ballast est gérée, déchargée, changée en mer, ou quelles que soient les autres exigences qui seront imposées. Cependant, comme le Canada est l'auteur de la gestion de l'eau de ballast depuis 1988, il est extrêmement souhaitable que notre propre loi contienne les mesures dont nous sommes l'auteur.

Mme Simard: J'aimerais répondre à deux points de votre première question. Premièrement, vous avez parlé des États-Unis et de la pollution dans le port de New York. Il est sans doute important de signaler que les États-Unis possèdent leurs propres lignes directrices, d'ailleurs sur le point de devenir obligatoires, sur le traitement de l'eau de ballast; par conséquent, les États-Unis ont également commencé à s'attaquer au problème du déchargement de l'eau de ballast en adoptant des exigences opérationnelles à ce sujet et non pas des pénalités pour pollution, comme ce que le Canada se propose de faire ici.

Deuxièmement, nous avons proposé de ne pas inclure la définition de polluant dans le projet de loi C-15. Nous proposons que le projet de loi C-15 donne au gouvernement le pouvoir d'adopter des processus réglementaires obligatoires pour la gestion de l'eau de ballast, et que toute autre discussion sur tout autre sujet, qu'il s'agisse de responsabilité ou d'autres aspects qui se rattachent à l'eau de ballast, se déroule dans le cadre du projet de loi C-15 et non pas dans le cadre d'un projet de loi distinct.

Il existe déjà un moyen de s'attaquer au problème des déchargements de l'eau de ballast, c'est-à-dire par le biais d'exigences réglementaires, ce qui correspond d'ailleurs à l'orientation adoptée à l'heure actuelle par la communauté internationale.

Le sénateur Forrestall: Vous convenez toutefois que la gestion maritime devrait inclure une définition et des pouvoirs réglementaires pour que cela fonctionne.

Mme Simard: Tout à fait, et la Fédération appuierait un pouvoir de réglementation de l'eau de ballast, si ces exigences réglementaires reflètent les lignes directrices facultatives que nous avons déjà élaborées avec le gouvernement. Vous avez raison, sénateur.

Senator Forrestall: I cannot come to grips with a single act having two sections dealing with the same problem, one of them half-way there and the other one all the way there. I do not understand the need for it in this legislation if it is already in Bill C-15 in an expanded way, which it is not in Bill S-4.

Ms Simard: We share the same problem of comprehension. We do not believe it should be in both. We believe that the discussion of ballast water should be addressed in Bill C-15 with the regulatory powers.

Senator Forrestall: Were you consulted about this?

Ms Simard: As we mentioned, the inclusion of aquatic organisms in the definition of pollutant took place at first reading in the House of Commons. No debate had yet taken place on the bill and the federation most likely would have participated in the debate.

Senator Forrestall: The bill has been written with certain provisions in it and you are suggesting to me that you have not yet been contacted to discuss it.

Ms Simard: We are suggesting that we would not have agreed to include aquatic organisms in the definition of pollutant. It may have been discussed in many fora, but we would have wanted to appear before the committee when Bill C-73 took that path. The federation could not support such a definition.

Bill C-73 was a compendium of miscellaneous amendments to the Canada Shipping Act. Some of those subjects were discussed in a forum called the CMAC forum, which many industry representatives attended and where many subjects were discussed. However, I do not believe that there was any consensus on the inclusion of aquatic organisms within the definition of pollutant.

Senator Roberge: You mention in your brief that you have some serious concerns about the process by which this was developed. Can you elaborate on that?

Ms Simard: The process that we are trying to underline here is that a definition of pollutant, including aquatic organisms, was included in Bill C-73, which contained many other miscellaneous amendments at first reading, and this bill died on the Order Paper. The clause was "parachuted" in — perhaps my choice of word is not the best, but that is what comes to my mind. It was parachuted from Bill C-73 to Bill S-4, and Bill S-4 is supposed to codify what is currently in international practice. The definition of pollutant including aquatic organisms does not belong to international practice yet. It may, but it does not now. Neither does it belong in Bill S-4. That is the problem.

Senator Roberge: I understand that. However, I wish to get more technical. Were you consulted, or did you try to be consulted, by those who prepared this bill?

Ms Simard: On the definition of pollutant?

Le sénateur Forrestall: Je n'arrive pas à comprendre qu'une seule loi renferme deux articles qui traitent du même problème, l'un ici et l'autre là-bas. Je ne comprends pas pourquoi cet aspect doit être abordé dans ce projet de loi s'il l'est déjà de façon étendue dans le projet de loi C-15, ce qui n'est pas le cas dans le projet de loi S-4.

Mme Simard: Nous ne comprenons pas non plus. Nous estimons que cet aspect ne devrait pas figurer dans les deux projets de loi. Nous considérons que la discussion de l'eau de ballast devrait se faire dans le cadre du projet de loi C-15 avec les pouvoirs de réglementation.

Le sénateur Forrestall: Vous a-t-on consultés à ce sujet?

Mme Simard: Comme nous l'avons mentionné, l'inclusion d'organismes aquatiques dans la définition de polluant s'est faite lors de la première lecture à la Chambre des communes. Il n'y a pas encore eu de débat sur le projet de loi et il est fort probable que la Fédération aurait participé au débat.

Le sénateur Forrestall: Le projet de loi a été rédigé et renferme certaines dispositions au sujet desquelles vous dites ne pas avoir été consultés.

Mme Simard: Nous disons que nous n'avons pas convenu d'inclure les organismes aquatiques dans la définition de polluant. On en a peut-être discuté à de nombreuses occasions, mais nous aurions voulu comparaître devant le comité lorsque le projet de loi C-73 s'est engagé dans cette voie. La Fédération ne peut pas appuyer une telle définition.

Le projet de loi C-73 était un compendium des diverses modifications apportées à la Loi sur la marine marchande du Canada. Certaines de ces questions ont été débattues lors du forum du Conseil consultatif maritime canadien auquel ont assisté de nombreux représentants de l'industrie et où de nombreux sujets ont été abordés. Cependant, je ne crois pas que l'inclusion d'organismes aquatiques dans la définition de polluant ait fait l'objet d'un consensus.

Le sénateur Roberge: Vous mentionnez dans votre mémoire que vous avez d'importantes réserves à l'égard du processus utilisé. Pouvez-vous être plus précise à cet égard?

Mme Simard: Ce que nous tentons de dénoncer, c'est que le projet de loi C-73, qui prévoyait de nombreuses autres modifications mais qui est mort au Feuilleton, comportait une définition de «polluant» incluant les organismes aquatiques. Cette clause a été parachutée — je n'ai peut-être pas choisi le meilleur terme, mais c'est celui qui m'est venu à l'esprit — cette clause a été parachutée du projet de loi C-73 au projet de loi S-4, alors que ce dernier est censé représenter la pratique actuellement en vigueur à l'échelle internationale. Et pourtant, d'après celle-ci, les polluants n'incluent pas les organismes aquatiques. Ce sera peut-être le cas un jour, mais ce n'est pas le cas actuellement. Cette expression ne devrait pas non plus figurer dans le projet de loi S-4. C'est ce qui nous embête.

Le sénateur Roberge: Je comprends. Toutefois, j'aimerais avoir davantage de précisions. Avez-vous été consultés ou avez-vous tenté d'être consultés par les législateurs?

Mme Simard: Au sujet de la définition de «polluant»?

Senator Roberge: No, on Bill S-4.

Ms Simard: Yes. The predecessor of Bill S-4 was Bill C-58, which was extensively debated.

Senator Roberge: I am aware of that, but I am speaking about Bill S-4. Were you contacted on Bill S-4? When did you receive Bill S-4.

Ms Simard: I believe it was available on the Internet a month ago or three weeks ago.

Senator Roberge: And you only found out about this today?

Ms Simard: Yes. I would venture to say that perhaps the industry overlooked this addition to Bill S-4. While it is no excuse, the industry was working under the assumption that Bill S-4 reflected Bill C-58, and we had given our blessing to Bill C-58. Our oversight was corrected last Friday when we re-read the bill and found that it was not the same as Bill C-58.

Senator Roberge: So you did not read Bill S-4 at that point.

Ms Simard: We read Bill S-4 six days ago.

Senator Roberge: The serious concern about the process should not be directed toward the government. The serious concern about the process should be directed at the industry.

Ms Simard: If this is what you are aiming at, we are more than ready to take the blame for the oversight but we have to address the matter now.

Senator Roberge: We are not trying to blame you but you are saying we are at fault because of this.

Ms Simard: Perhaps that sentence was poorly drafted, but it was aimed only at underlining the fact that we had thought Bill S-4 reflected Bill C-58 and found out that it did not.

Senator Roberge: I guess that is a good lesson. The next time you receive a bill, you will read it as soon as you receive it.

Senator Spivak: You mentioned that Canada has adopted voluntary guidelines as far as ballast water is concerned. How long have those guidelines been in place? How have they been enforced? Is it by self-policing? We all know of the terrific problem with zebra mussels and other things.

Mr. Lantz: Those voluntary guidelines, produced by government and industry collectively, came into effect in May, 1989.

Senator Spivak: How long have the zebra mussels been here?

Mr. Lantz: I believe the zebra mussel was made known to me in September, 1988, when I received a letter from the Commissioner of the Coast Guard explaining that particular problem.

Le sénateur Roberge: Non, au sujet du projet de loi S-4.

Mme Simard: Oui. Le projet de loi C-58, qui précédait le projet de loi S-4, a fait l'objet d'un long débat.

Le sénateur Roberge: Je sais, mais je parle du projet de loi S-4. A-t-on communiqué avec vous au sujet du projet de loi S-4? Quand avez-vous reçu ce projet de loi?

Mme Simard: Je crois qu'il était disponible sur l'Internet il y a un mois ou trois semaines.

Le sénateur Roberge: Et vous venez tout juste de vous rendre compte de ce problème?

Mme Simard: Oui. Je me permettrais de dire que cet ajout au projet de loi S-4 a échappé à l'industrie. Ce n'est pas une excuse, mais l'industrie a présumé que le projet de loi S-4 correspondait au projet de loi C-58, et nous avions donné notre bénédiction à ce dernier. Notre erreur nous est apparue vendredi dernier, quand nous avons relu le projet de loi et découvert qu'il ne correspondait pas exactement au projet de loi C-58.

Le sénateur Roberge: Vous n'aviez alors pas encore lu le projet de loi S-4.

Mme Simard: Nous l'avons lu il y a six jours.

Le sénateur Roberge: L'importante réserve que vous avez formulée au sujet du processus ne devrait donc pas être adressée au gouvernement mais plutôt à l'industrie.

Mme Simard: Si c'est ce que vous souhaitez, nous sommes tout à fait prêts à reconnaître notre erreur, mais le problème demeure entier.

Le sénateur Roberge: Nous n'essayons pas de vous faire porter le blâme, mais vous dites que c'est nous qui sommes dans l'erreur.

Mme Simard: Cette phrase était peut-être mal formulée, mais elle visait uniquement à souligner le fait que nous pensions que le projet de loi S-4 correspondait exactement au projet de loi C-58 et que nous avons constaté que ce n'était pas le cas.

Le sénateur Roberge: Voilà une bonne leçon. La prochaine fois que vous recevrez un projet de loi, vous le lirez dès que vous le recevrez.

Le sénateur Spivak: Vous avez mentionné que le Canada avait volontairement adopté des lignes directrices en ce qui concerne l'eau de ballast. Depuis combien de temps ces lignes directrices sont-elles en vigueur? Comment sont-elles appliquées? Un mécanisme d'autosurveillance a-t-il été mis en place? Nous connaissons tous le problème énorme engendré notamment par les moules zébrées.

M. Lantz: Ces lignes directrices, préparées conjointement par le gouvernement et l'industrie, sont entrées en vigueur en mai 1989.

Le sénateur Spivak: Quand les moules zébrées ont-elles fait leur apparition ici?

M. Lantz: Si je me rappelle bien, j'en ai entendu parler pour la première fois en septembre 1988, quand j'ai reçu une lettre du commissaire de la Garde côtière qui m'expliquait ce problème particulier.

Senator Spivak: What is the enforcement mechanism? I know they are voluntary guidelines but how does anyone know whether they are being followed or not?

Mr. Lantz: There is a monitoring mechanism. A reporting form accompanies the guidelines, which are widely distributed.

The focus is on the Great Lakes. Ships entering the Great Lakes with ballast on board fill out this form and hand it to a Seaway official.

Senator Spivak: Does anyone do an inspection?

Mr. Lantz: Yes. The St. Lawrence Seaway Authority in conjunction with the United States Seaway Development Corporation, the U.S. counterpart of the Seaway, have inspection programs in place. They are carried out by the U.S. Coast Guard and the Canadian Seaway inspectors. They inspect ballast waters collectively. Of course, it is a U.S. requirement that ships must exchange their ballast prior to entering U.S. waters in the Great Lakes.

Senator Spivak: Why are ships exchanging ballast water? Could they not just take it back with them?

Mr. Lantz: Without any cargo on board, a ship can have between 30 per cent and 40 per cent of its cargo-carrying capacity in ballast water. If a ship kept that ballast water on board, it would be cutting off its cargo capacity by 30 per cent to 40 per cent, which is quite extensive.

Senator Spivak: What do the guidelines say? Where is this ballast water supposed to be dumped?

Mr. Lantz: The guidelines suggest that the ballast water be exchanged in deep, mid-ocean water. The ships empty out the original ballast water and take in clean, fresh sea water in the deep ocean — 2,000 metres or more deep.

Senator Spivak: This eliminates the chance that any organism or pathogen from a foreign country could enter our waters.

Mr. Lantz: Yes.

Senator Spivak: I take it that the process is bothering you because there has not been enough international consultation. I am led to believe that the definition does not necessarily bother you because the definition is just as much a problem in Bill C-15 as it is in Bill S-4. If you are worried about the fact that we cannot define it, we will not be able to define it in Bill C-15 either.

Mr. Lantz: The inclusion of pathogen and aquatic organism within the context of the definition of a pollutant in this particular context, at these particular sections of the Canada Shipping Act, is the reason it leads to such a huge liability on the shipowner by the civil penalty.

Le sénateur Spivak: Quel est le mécanisme d'exécution? Je sais que ces lignes directrices sont appliquées sur une base volontaire, mais comment savez-vous si elles sont respectées?

M. Lantz: Il existe un mécanisme de surveillance. Un formulaire de rapport accompagne les lignes directrices, lesquelles sont distribuées sur une grande échelle.

On se concentre surtout sur les Grands Lacs. Les navires qui pénètrent dans les Grands Lacs avec du lest liquide remplissent cette formule et la remettent à un fonctionnaire de la Voie maritime.

Le sénateur Spivak: Quelqu'un procède-t-il à une inspection?

M. Lantz: Oui. L'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent, de concert avec son homologue américain, la Seaway Development Corporation, ont mis des programmes d'inspection en place. Ces programmes sont mis en oeuvre par des inspecteurs de la garde côtière américaine et des voies maritimes du Canada. Ils inspectent l'eau de ballast ensemble. Évidemment, ce sont les États-Unis qui exigent que les navires échangent leur ballast avant de pénétrer dans les eaux américaines des Grands Lacs.

Le sénateur Spivak: Pourquoi les navires changent-ils leur lest liquide? Ne pourraient-ils tout simplement le rapporter avec eux?

M. Lantz: L'eau de ballast peut représenter de 30 à 40 p. 100 de la capacité de chargement d'un navire qui ne transporte aucune marchandise. Si un navire conservait son lest liquide, il réduirait cette capacité de 30 à 40 p. 100, ce qui est assez important.

Le sénateur Spivak: Que prévoient les lignes directrices à cet égard? Où un navire est-il censé être délesté?

M. Lantz: Les lignes directrices suggèrent que le lest liquide soit changé en eau profonde, au milieu de l'océan. Les navires jettent leur lest original et reprennent de l'eau de mer propre et fraîche en eau profonde — à savoir à 2 000 mètres ou plus de profondeur.

Le sénateur Spivak: Cette façon de procéder élimine la possibilité qu'un organisme ou un agent pathogène provenant d'un pays étranger entre dans nos eaux.

M. Lantz: Oui.

Le sénateur Spivak: J'imagine que le processus ne vous plaît guère parce qu'il n'y a pas eu assez de consultation à l'échelle internationale. Je suis portée à croire que ce n'est pas vraiment la définition qui vous inquiète, parce qu'elle serait tout aussi problématique dans le cas du projet de loi C-15 que dans celui du S-4. Si vous craignez que nous n'arrivions pas à définir les polluants, nous ne serons pas plus en mesure de le faire dans le cas du projet de loi C-15.

M. Lantz: L'inclusion des organismes aquatiques et des agents pathogènes dans la définition de «polluant» dans ce contexte particulier et dans ces articles de la Loi sur la marine marchande du Canada fera assumer une énorme responsabilité aux propriétaires de navire.

Senator Spivak: I understand the issue of liability. However, Bill C-15 refers to pollution, including pollution by aquatic organisms or pathogens. Will there not be the same problem of definition under Bill C-15 as there is in Bill S-4? It could be anything unless they define it very strictly.

Obviously your concern is the liability issue. Are you opposed, then, to the terms aquatic organisms or pathogens being a trigger or a cause of liability?

How is it any different under Bill C-15? If pollution and aquatic organisms are linked together, they will have to be defined. Is it a question of penalty, enforcement or liability? What exactly is your major concern?

I understand the consultation and the process. That is obvious. Apart from that, what is your concern?

Ms Simard: You are right to stress that there will be a problem with the definition of pollution in Bill C-15, but the aim of Bill C-15 is to give regulatory power to deal with the management of ballast water.

On the one side is Bill S-4, which attempts to deal with ballast water by making pollution a crime. On the other is Bill C-15, which attempts to deal with ballast water by taking preventive measures, which is not a penalty approach. It deals with the management of ballast water. That is what we support.

Senator Spivak: You prefer regulation which does not have the context of liability. However, would there still not be a cause of liability if someone wanted to sue under Bill C-15?

Ms Simard: A tribunal would probably look at international practice. At this stage, international practice does not state or attach strict liability to pollutants by aquatic organisms. The United States have elected to address it through ballast water requirements.

Senator Spivak: Are they not linking the issue of pollution and ballast water? Or in the international field, do they link the two? I am trying to distinguish between linking ballast water and pollution, and the cause of liability. I understand your concern. How strict is your objection to liability and aquatic organisms?

Ms Simard: Our objection is based on our understanding of what is done at the international level.

As Senator Robichaud raised, we have been working on this matter for only six days. Our review of international practice did not show that we should elect to attach strict liability. The federation is saying that since the marine community evolved in an international field and there is a need to be consistent, it is

Le sénateur Spivak: Je comprends le problème lié à la responsabilité. Toutefois, le projet de loi C-15 fait référence à la pollution, y compris celle attribuable aux organismes aquatiques et aux agents pathogènes. Le projet de loi C-15 ne posera-t-il pas le même problème de définition que le projet de loi S-4? Ces polluants pourraient inclure toutes sortes de substances à moins que celles-ci ne soient définies très rigoureusement.

C'est vraiment la question de la responsabilité qui vous préoccupe. Cela signifie-t-il que vous n'êtes pas d'accord pour que les organismes aquatiques ou les agents pathogènes soient invoqués pour reconnaître la responsabilité d'un propriétaire de navire?

En quoi la situation diffère-t-elle du projet de loi C-15? S'il existe un lien entre la pollution et les organismes aquatiques, il faudra définir clairement les termes. Quelle est exactement votre préoccupation principale? Les amendes, l'exécution ou la responsabilité?

Je comprends vos arguments en ce qui concerne la consultation et le processus. Cela est clair. Quelle autre inquiétude avez-vous?

Mme Simard: Vous avez raison de souligner que la définition de pollution qui apparaît dans le projet de loi C-15 engendrera des problèmes, mais ce dernier projet de loi a pour but de donner un pouvoir de réglementation concernant la gestion de l'eau de ballast.

D'une part, vous avez le projet de loi S-4, qui tente de régler le problème du lest liquide en criminalisant la pollution et, d'autre part, vous avez le projet de loi C-15, qui tente de régler le même problème en privilégiant la prévention. Ce dernier concerne la gestion du lest liquide. C'est cette approche que nous privilégions.

Le sénateur Spivak: Vous préférez que les règlements adoptés ne reposent pas sur le principe de la responsabilité. Toutefois, si une personne souhaite intentier des poursuites en vertu du projet de loi C-15, la question de la responsabilité ne pourrait-elle pas être invoquée?

Mme Simard: Un tribunal examinerait probablement les pratiques qui ont cours à l'échelle internationale. À l'heure actuelle, ces pratiques n'imputent aucune responsabilité stricte en fonction d'une pollution causée par des organismes aquatiques. Les États-Unis ont préféré imposer des exigences en ce qui a trait au lest liquide.

Le sénateur Spivak: N'établissent-ils pas un lien entre la pollution et l'eau de ballast? Ce lien est-il établi à l'échelle internationale? J'essaie d'établir une distinction entre le lien qui existe entre le lest liquide et la pollution et les causes de responsabilité. Je comprends votre inquiétude. Dans quelle mesure vous opposez-vous à ce lien entre la responsabilité et les organismes aquatiques.

Mme Simard: Notre objection est fondée sur ce que nous savons de ce qui se fait à l'échelle internationale.

Comme l'a mentionné le sénateur Robichaud, nous ne travaillons sur cette question que depuis six jours. Notre examen des pratiques internationales n'a pas démontré que nous devrions privilégier une responsabilité stricte. La Fédération est d'avis que, puisque le secteur maritime évolue dans un environnement

difficult for Canada to take the lead and introduce strict liability when other countries have not reached that stage. We would like a consistent regime.

Senator Spivak: In other words, if there is to be liability, you want it to be decided in an international forum. You are not necessarily opposed to liability; you simply wish it to be through an international forum. Do I have that right?

Ms Simard: We would like it to reflect international practice. An international forum is the result of national legislation pulled together.

Senator Angus: Your organization supported Bill C-58. You examined it carefully and made representations. You were comfortable with Bill C-58 before Parliament prorogued.

Did you see the press release that accompanied Bill S-4?

Ms Simard: Yes, we did.

Senator Angus: Is it correct to say that the press release represented the bill as being substantially the same as Bill C-58?

Ms Simard: Yes, I believe that is correct.

Senator Angus: Is it also not a fact that the underlying principle of this bill is to help Canada get into line with its trading partners and have uniformity of international maritime law in these three areas — limitation of liability, the fund convention and the liability convention as regards pollution?

Mr. Lantz: Absolutely.

Senator Angus: Did you have a chance to read the speech I gave in the Senate on the second reading of Bill S-4?

Ms Simard: Yes, I did.

Senator Angus: I would like to read you a paragraph. I said the following:

As far as I can determine, the principles of this legislation are not in any way controversial, nor in dispute amongst Canadians. On the contrary, the legislation is long overdue, long awaited and much needed by Canada's maritime industry.

Do you agree with that?

Mr. Lantz: Yes.

Senator Angus: However, you have now come here and raised a point, so obviously there is some controversy about Bill S-4 in the industry; is that right?

Ms Simard: Yes.

Senator Angus: As I understand you, Ms Simard, you are saying there has been introduced in Bill S-4 something that has nothing to do with uniformity of international maritime law; is

international qui nécessite une certaine uniformité, il est difficile pour le Canada de prendre les devants et d'imposer une notion de responsabilité stricte quand d'autres pays n'ont pas encore fait ce pas. Nous aimerions qu'un mécanisme uniforme soit mis en place.

Le sénateur Spivak: Autrement dit, vous souhaiteriez que le principe de la responsabilité soit établi dans le cadre d'une tribune internationale. Vous ne vous opposez pas nécessairement à ce principe, vous souhaitez simplement qu'il soit adopté à l'échelle internationale. Ai-je raison?

Mme Simard: Nous aimerions que le système corresponde aux pratiques en vigueur au niveau international. Une tribune internationale permet de regrouper des législations nationales.

Le sénateur Angus: Votre organisation appuyait le projet de loi C-58. Vous l'aviez étudié de façon approfondie et vous aviez fait des commentaires à son égard. Le projet de loi C-58 vous convenait avant la dissolution du Parlement.

Avez-vous vu le communiqué qui accompagnait le projet de loi S-4?

Mme Simard: Oui.

Le sénateur Angus: Est-il exact de dire que ce communiqué présentait le projet de loi S-4 comme étant substantiellement semblable au projet de loi C-58?

Mme Simard: Oui, je crois que c'est exact.

Le sénateur Angus: N'est-il pas également vrai que ce projet de loi vise à permettre au Canada de suivre les traces de ses partenaires commerciaux et à uniformiser la législation internationale en matière maritime dans ces trois domaines, à savoir la limitation de la responsabilité, la Convention sur le Fonds international et la Convention sur la responsabilité civile en ce qui concerne la pollution?

M. Lantz: Tout à fait.

Le sénateur Angus: Avez-vous eu l'occasion de lire le discours que j'ai prononcé au Sénat à l'occasion de la deuxième lecture du projet de loi S-4?

Mme Simard: Oui.

Le sénateur Angus: Je vais vous en lire un paragraphe. J'ai dit ce qui suit:

D'après ce que je vois, les principes du projet de loi ne sont absolument pas controversés ni contestés parmi les Canadiens. Au contraire, le secteur maritime canadien attend, espère et nécessite depuis longtemps ce projet de loi.

Êtes-vous d'accord avec cette affirmation?

M. Lantz: Oui.

Le sénateur Angus: Vous vous êtes toutefois présentés ici pour souligner un problème; le projet de loi S-4 soulève donc une certaine controverse au sein de l'industrie, n'est-ce pas?

Mme Simard: Oui.

Le sénateur Angus: Si je vous comprends bien, madame Simard, vous dites qu'un nouvel élément du projet de loi S-4 n'est pas conforme à la législation maritime internationale; est-ce

that correct? In fact, it is something quite out of sync with the principles of the bill; is that right?

Mr. Lantz: Yes, absolutely.

Senator Angus: Therefore, it would be like the bill as you knew it and as you understood Bill C-58 to be. The main thrust of Bill S-4 was to do the things we have just discussed, whereas this provision you have described to us about pollutants is a totally different subject-matter. Is that a reasonable conclusion for me to draw?

Ms Simard: It is. We are concerned, yes.

Senator Angus: It is like apples and oranges, two different things.

Ms Simard: It appears, from our reading of international practice, that the ballast water position does not represent what is adopted currently. It is not a codification of those international conventions.

Senator Angus: When Transport Canada drafts bills or regulations affecting your industry, is it normal practice for the department to consult with your industry?

Ms Simard: Yes, that is the practice. However, I want to make the point that we are not appearing here to dispute the consultation process.

Senator Angus: Because it has not yet taken place.

Ms Simard: We feel that there should have been hearings on Bill C-73 in order to bring it to another level of the legislative process, and this has not taken place.

Senator Angus: I am not criticizing you. I am trying to get confirmation from you that there is normally a consultation process. There was consultation on the predecessor to Bill S-4 that did not contain this particular definition, but there has been no consultation with your industry on this provision.

Mr. Lantz: That is correct.

Senator Angus: Did you receive with the press release, or in any other document furnished to you by Transport Canada, a list of minor, non-substantive differences in Bill S-4 as opposed to Bill C-58? Did you ever receive a list of 19 points?

Ms Simard: I did not.

Senator Angus: You do not recall seeing anything.

Ms Simard: I did not get that list.

Senator Angus: It was on your own reading of the bill six days ago that you suddenly found this point.

Ms Simard: Yes.

Senator Angus: What are you seeking from this committee? Is there some amendment you should like to propose?

Ms Simard: We believe that the language in clauses 4 and 5 dealing with "pollutant" should be deleted from Bill S-4 and that the bill should then be adopted.

Senator Angus: As is?

Ms Simard: As is.

exact? En fait, vous croyez que cet élément va tout à fait à l'encontre des principes du projet de loi; est-ce exact?

M. Lantz: Tout à fait.

Le sénateur Angus: Vous préféreriez donc le projet de loi C-58. Le projet de loi S-4 avait principalement pour but d'appliquer les principes dont nous venons de discuter alors que la disposition dont vous venez de nous parler au sujet des polluants a un objectif totalement différent. Ai-je raison de tirer pareille conclusion?

Mme Simard: Oui. Cette question nous préoccupe.

Le sénateur Angus: C'est comme comparer des pommes et des oranges.

Mme Simard: D'après ce que nous savons des pratiques internationales, il semble que ce qui est proposé relativement au lest liquide ne soit pas représentatif des pratiques actuelles. Cela ne reflète pas les conventions internationales.

Le sénateur Angus: En règle générale, quand Transports Canada rédige des projets de loi ou des règlements qui touchent votre industrie, vous consultez-t-il?

Mme Simard: Oui. Toutefois, je veux souligner que nous ne sommes pas ici pour contester le processus de consultation.

Le sénateur Angus: Parce qu'il n'y en a pas eu.

Mme Simard: Nous sommes d'avis qu'il aurait dû y avoir des audiences sur le projet de loi C-73 pour aller plus loin dans le processus législatif, mais cela n'a pas été le cas.

Le sénateur Angus: Je ne vous critique pas. Je voudrais seulement que vous me confirmiez qu'il y a habituellement un processus de consultation. Il y a eu une consultation concernant le projet de loi qui a précédé le S-4, et qui ne contenait d'ailleurs pas cette définition, mais votre industrie n'a pas été consultée au sujet de cette nouvelle disposition.

M. Lantz: C'est exact.

Le sénateur Angus: Le communiqué ou tout autre document que vous a fait parvenir Transports Canada comportait-il une liste des différences mineures entre les projets de loi S-4 et C-58? Avez-vous reçu une liste de 19 points?

Mme Simard: Non.

Le sénateur Angus: Vous ne vous rappelez pas avoir vu cette liste?

Mme Simard: Je n'ai pas reçu cette liste.

Le sénateur Angus: C'est lorsque vous avez lu le projet de loi il y a six jours que vous avez tout à coup fait cette constatation.

Mme Simard: Oui.

Le sénateur Angus: Que voulez-vous obtenir de notre comité? Aimerez-vous proposer une modification quelconque?

Mme Simard: Nous croyons que les références au polluant qui apparaissent aux articles 4 et 5 devraient être éliminées du projet de loi S-4 et que celui-ci devrait alors être adopté.

Le sénateur Angus: Tel quel?

Mme Simard: Tel quel.

Senator Angus: To what page of the bill are you referring?

Ms Simard: On page 8, clause 4 of the bill reads:

The definitions "pollutant" and "ship" in section 654 of the Act are replaced by the following:

It should be modified to read:

The definition "ship" in section 654 of the Act...

We would also like to remove the phrase "pollutant means," as well as subclauses (a) and (b), and leave only "ship," which belongs to the new definition.

Senator Angus: You want to amend this legislation by changing clause 4 on page 8 to read as follows:

The definition "ship" in section 654 of the Act is replaced by the following:

You want then to go down to "ship" and remove everything else above it.

Did you discuss this with any officials from Transport Canada when you discovered it? I believe that both of you, in your work at the federation, are involved in government affairs.

Ms Simard: We had two conference calls, as a matter of fact.

Senator Angus: Were they amenable to this amendment?

Ms Simard: The representatives of the government stated their will to look into the matter. They raised concern about the effect this could have on Bill C-15, but they did not terminate the conference call on a negative note.

Senator Angus: Was it a video call? Could you see their red faces?

Ms Simard: No, we could not see their red faces.

Senator Angus: Are any of the representatives you spoke with here today in the committee room?

Ms Simard: I believe they are.

Senator Angus: Perhaps, Madam Chairman, we could hear why that drastic thing was done.

The Chairman: We will be sitting again on Thursday. If we need to hear from members of Transport Canada, we can do so at that time.

Senator Roberge: Madam Chairman, the witness did not finish because there is also a reference in clause 5 at the bottom of page 8.

Ms Simard: We would like clause 5 to read as follows:

Le sénateur Angus: À quelle page du projet de loi faites-vous référence?

Mme Simard: À la page 8, l'article 4 du projet de loi se lit comme suit:

Les définitions de «navire» et «polluant», à l'article 654 de la même loi, sont respectivement remplacées par ce qui suit:

Cette phrase devrait être modifiée pour se lire comme suit:

La définition de «navire», à l'article 654 de la même loi...

Nous aimerions également éliminer la définition du mot «polluant» et les alinéas a) et b) et laisser uniquement la définition de «navire».

Le sénateur Angus: Vous voulez modifier ce projet de loi en changeant l'article 4, page 8, pour qu'il se lise comme suit:

La définition de «navire», à l'article 654 de la même loi, est remplacée par ce qui suit:

Vous voulez ensuite conserver la définition de «navire» mais éliminer tout ce qui suit.

Avez-vous discuté de cette question avec des représentants de Transports Canada quand vous vous en êtes rendus compte? Si je ne m'abuse, c'est vous deux qui, au sein de la Fédération, vous occupez des affaires gouvernementales.

Mme Simard: Nous avons eu deux appels conférence.

Le sénateur Angus: Ces personnes ont-elles bien accueilli la modification proposée?

Mme Simard: Les représentants du gouvernement ont déclaré qu'ils examineraient la question. Ils se sont dits préoccupés par l'incidence que cela aurait sur le projet de loi C-15, mais l'appel conférence ne s'est pas terminé sur une mauvaise note.

Le sénateur Angus: S'agissait-il d'un appel avec un appareil vidéo? Pouviez-vous voir leurs visages rouges de colère?

Mme Simard: Non, nous ne pouvions pas.

Le sénateur Angus: Les représentants auxquels vous avez parlé sont-ils ici aujourd'hui?

Mme Simard: Je crois qu'ils le sont.

Le sénateur Angus: Madame la présidente, nous pourrions peut-être leur demander pourquoi cette décision draconienne a été prise.

La présidente: Nous siégeons une nouvelle fois jeudi. Si nous avons besoin d'entendre des représentants de Transports Canada, nous pourrions le faire à ce moment-là.

Le sénateur Roberge: Madame la présidente, le témoin n'a pas fini parce que l'article 5, au bas de la page 8, fait également référence au polluant.

Mme Simard: Nous aimerions que l'article 5 se lise comme suit:

The definitions "Civil Liability Convention", "Convention ship", "Fund Convention", "owner", "pollutant", and "ship" in section 673 of the Act are replaced by the following:

"Civil Liability Convention" means...

"Convention Ship" means...

"Fund Convention" means...

"owner" of a ship" means —

We believe that the phrase "'pollutant' means" should be deleted.

The Chairman: Everything that deals with "pollutant" should be deleted. I think we heard you well this afternoon. We can hear from members of Transport Canada on Thursday and make the proper changes.

Thank you very much for your presentation.

The committee adjourned.

Les définitions de «Convention sur le Fonds international», «Convention sur la responsabilité civile», «navire», «navire soumis à l'application de la Convention», «polluant» et «propriétaire», à l'article 673 de la même loi, sont respectivement remplacées par ce qui suit...

Qu'on conserve toutes les définitions qui suivent, à l'exception des paragraphes concernant les polluants.

La présidente: Vous êtes donc d'avis que tout ce qui concerne les polluants soit éliminé. Je crois que nous vous avons bien compris cet après-midi. Nous pouvons entendre des représentants de Transports Canada jeudi et apporter les changements pertinents.

Merci beaucoup de votre exposé.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Public Works and Government Services Canada —
Publishing
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada —
Édition
45 Boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From the Canadian Board of Marine Underwriters:

Maurice F.L. Jaques, Vice-President;
N. Douglas McRae, Director, Marine Insurance.

From the Shipping Federation of Canada:

Captain Ivan Lantz, Manager, Marine Operations;
Sonia Simard, Executive Assistant to the President.

Du Canadian Board of Marine Underwriters:

Maurice F.L. Jaques, vice-président;
N. Douglas McRae, directeur, Assurance maritime.

De la Fédération maritime du Canada

Capitaine Ivan Lantz, directeur, Opérations maritime;
Sonia Simard, adjointe exécutive au président.



First Session
Thirty-sixth Parliament, 1997

Première session de la
trente-sixième législature, 1997

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

*Délibérations du comité
sénatorial permanent des*

Transport and Communications

Transports et des communications

Chairman:
The Honourable LISE BACON

Présidente:
L'honorable LISE BACON

Friday, December 12, 1997

Le vendredi 12 décembre 1997

Issue No. 5

Fascicule n° 5

(REPRINT)

(RÉIMPRESSION)

Third meeting on:
Examination of Bill S-4,
An Act to amend the Canada Shipping Act
(Marine Liability)

Troisième réunion concernant:
L'étude du projet de loi S-4,
Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du
Canada (responsabilité en matière maritime)

INCLUDING:
THE FOURTH REPORT OF THE COMMITTEE
(Bill S-4)

Y COMPRIS:
LE QUATRIÈME RAPPORT DU COMITÉ
(projet de loi S-4)

WITNESSES:
(See back cover)

TÉMOINS:
(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Lise Bacon, *Chairman*

The Honourable J. Michael Forrestall, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Adams	Merier
Buchanan, P.C.	Perrault, P.C.
De Bané, P.C.	Poulin
* Graham, P.C. (or Carstairs)	Roberge
Johnson	Rompkey, P.C.
* Lynch-Staunton	Spivak
(or Kinsella (acting))	

* *Ex Officio Members*

(Quorum 4)

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Présidente: L'honorable Lise Bacon

Vice-président: L'honorable J. Michael Forrestall

et

Les honorables sénateurs:

Adams	Mercier
Buchanan, c.p.	Perrault, c.p.
De Bané, c.p.	Poulin
* Graham, c.p. (ou Carstairs)	Roberge
Johnson	Rompkey, c.p.
* Lynch-Staunton	Spivak
(ou Kinsella (suppléant))	

* *Membres d'office*

(Quorum 4)

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Friday, December 12, 1997

(7)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 8:30 a.m., the Chair, the Honourable Lise Bacon, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Adams, Forrestall, Johnson, Mercier, Poulin and Spivak (7).

In attendance: Martin Brennan, Special Advisor to the committee

Also in attendance: The official reporters of the Senate

WITNESSES:

From Transport Canada:

André Pageot, Director General, Marine Policy and Programs;

Alfred Popp, Senior General Counsel;

Jerry Rysanek, Chief, Policy Development, Marine Insurance; and

Tom Morris, Senior Technical Officer.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on October 22, 1997, the committee continued to consider Bill S-4, an Act to amend the Canada Shipping Act (marine liability).

The witnesses each made a statement and answered questions.

The Honourable Senator Forrestall moved that Bill S-4, in clause 4, be amended on page 8 by replacing lines 2 to 30 with the following:

“4. The definition “ship” in section 654 of the Act is replaced by the following:”

The question being put on the motion, it was adopted.

The Honourable Senator Poulin moved that Bill S-4, in clause 5, be amended

(a) on page 8, by replacing line 37 with the following:

“Convention”, “owner” and”;

(b) on page 9, by deleting lines 36 to 43; and

(c) on page 10, by deleting lines 1 to 18.

The question being put on the motion, it was adopted.

The Honourable Senator Poulin moved that Bill S-4, in page 9, clause 5, be amended in the English version, replacing line 8 with the following:

“eral oil, or”

The question being put on the motion, it was adopted.

PROCÈS-VERBAL

OTTAWA, le vendredi 12 décembre 1997

(7)

[Traduction]

Le comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 8 h 30, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Adams, Forrestall, Johnson, Mercier, Poulin et Spivak (7).

Également présent: Martin Brennan, conseiller spécial auprès du comité.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

TÉMOINS:

De Transports Canada:

André Pageot, directeur général, Politique et programmes maritimes;

Alfred Popp, avocat général principal;

Jerry Rysanek, chef, Élaboration de la politique concernant l'assurance maritime; et

Tom Morris, agent technique principal.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le 22 octobre 1997, le comité poursuit son examen du projet de loi S-4, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada (responsabilité en matière maritime).

Chaque témoin fait une déclaration et répond aux questions.

L'honorable sénateur Forrestall propose que le projet de loi S-4, à l'article 4, page 8, soit modifié par substitution, aux lignes 4 à 6, de ce qui suit:

«4. La définition de «navire», à l'article 654 de la même loi, est remplacée par ce qui suit:»

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Poulin propose que le projet de loi S-4, à l'article 5, soit modifié

a) à la page 8, par substitution, à la ligne 40, de ce qui suit:

«tion» et «propriétaire», à»;

b) à la page 9, par suppression des lignes 30 à 45; et

c) à la page 10, par suppression des lignes 1 à 8.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénatrice Poulin propose que le projet de loi S-4, à l'article 5, soit modifié à la page 9, par substitution, dans la version anglaise, à la ligne 8, de ce qui suit:

«eral oil, or»

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Ordered, — That the Chair report Bill S-4, An Act to amend the Canada Shipping Act (maritime liability) to the Senate as amended.

At 8:50 a.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

Il est ordonné que la présidence fasse rapport du projet de loi S-4, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada (responsabilité en matière maritime) au Sénat, ainsi modifié.

À 8 h 50, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

Le greffier du comité,

Michel Patrice

Clerk of the Committee

REPORT OF THE COMMITTEE

FRIDAY, December 12, 1997

The Standing Senate Committee on Transport and Communications has the honour to present its

FOURTH REPORT

Your Committee, to which was referred Bill S-4, An Act to amend the Canada Shipping Act (maritime liability), has, in obedience to the Order of Reference of Wednesday, October 22, 1997, examined the said Bill and now reports the same with the following amendments:

1.(a) Page 8, clause 4: replace lines 2 to 30 with the following:

“4. The definition “ship” in section 654 of the Act is replaced by the following:”

2.(a) Page 8, clause 5: replace line 37 with the following:

“Convention”, “owner” and“;

(b)Page 9, clause 5: delete lines 36 to 43; and

(c) Page 10, clause 5: delete lines 1 to 18.

3. Page 9, clause 5: in the English version, replace line 8 with the following:

“eral oil, or”

Respectfully submitted,

La présidente,

LISE BACON

Chair

RAPPORT DU COMITÉ

Le VENDREDI 12 décembre 1997

Le comité sénatorial permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

QUATRIÈME RAPPORT

Votre comité, auquel a été déféré le Projet de loi S-4, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada (responsabilité en matière maritime), a, conformément à l'ordre de renvoi du mercredi 22 octobre 1997, étudié ledit projet de loi et en fait maintenant rapport avec les amendements suivants:

1.a) Page 8, article 4 substituer les ligne 4 à 6 par ce qui suit:

«4. La définition de «navire», à l'article 654 de la même loi, est remplacée par ce qui suit:»;

b) Page 8, article 4: supprimer les lignes 12 à 35.

2.a) Page 8, article 5: par substitution, à la ligne 40, de ce qui suit:

«tion» et «propriétaire», à»;

b) Page 9, article 5: supprimer les lignes 30 à 45; et

c) Page 10, article 5: supprimer les lignes 1 à 8.

3. Page 9, article 5: dans la version anglaise, substituer la ligne 8 par ce qui suit:

“eral oil, or”

Respectueusement soumis,

EVIDENCE

OTTAWA, Friday, December 12, 1997

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill S-4, to amend the Canada Shipping Act (marine liability), met this day at 8:30 a.m. to give consideration to the bill.

Senator Lise Bacon (*Chairman*) in the Chair.

[*Translation*]

The Chairman: Resuming debate and our study of Bill S-4, we welcome today officials from Transport Canada.

[*English*]

Thank you for appearing before us on short notice and early this morning. The committee on Tuesday, December 9 heard testimony to the effect that within Bill S-4 was a clause that changed the definition of "pollutant" in the Canada Shipping Act, and that that caused a certain surprise to the marine industry. They also said, although they were not necessarily against such a change, that they felt that it should be done in consultation with interested parties and that such a change would be better addressed when dealing with a bill that is making various amendments to the Canada Shipping Act, such as Bill C-15, and not with Bill S-4 whose main objective is to implement international convention.

Mr. André Pageot, Director General, Marine Policy and Program, Transport Canada: To answer your question about the definition of "pollutant," we are reviewing many aspects of the Canada Shipping Act. We were trying to harmonize definitions across all legislation, including the definition of "ships" as well as "pollutant". In the old Bill C-73, which became Bill C-15 with Shipping Act amendments, they were proposing a definition of "pollutant," and this is the reason there was disharmonization. If there is need to have a discussion on precise definition, we recognize that it could be done in the context of a Canada Shipping Act amendment rather than in the context of Bill S-4.

Mr. Jerry Rysanek, Chief, Policy Development, Marine Insurance, Transport Canada: It is quite correct, as you heard from the witnesses that appeared on Tuesday, that this particular prohibition was not in Bill C-58. We thought it was wise to lift it from Bill C-73 to achieve the harmonization which was envisaged by the combined effect of Bill C-73 and Bill C-58, and indeed that is exactly the effect of Bill S-4. If you wish to review the reasons for the amendment of the definition of "pollutant," the need for it, from a technical point of view, my colleague Mr. Morris will be able to address it. If you only look at the aspects of the inclusion, the provision in the liability section of Canada Shipping Act which is the focus of Bill S-4, certainly on that aspect it could be

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le vendredi 12 décembre 1997

Le comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel est renvoyé le projet de loi S-4, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada (responsabilité en matière maritime), se réunit aujourd'hui à 8 h 30 pour en faire l'examen.

Le sénateur Lise Bacon (*présidente*) occupe le fauteuil.

[*Français*]

La présidente: Nous recommençons les discussions sur le projet de loi S-4. Nous recevons aujourd'hui des fonctionnaires de Transports Canada pour les fins de notre étude du projet de loi.

[*Traduction*]

Je vous remercie de comparaître devant nous malgré le peu de préavis et l'heure matinale. Mardi le 9 décembre, le comité a entendu des témoignages indiquant que le projet de loi S-4 renfermait une disposition qui modifiait la définition de «polluant» dans la Loi sur la marine marchande du Canada, ce qui a causé une certaine surprise dans l'industrie maritime. Les témoins ont également déclaré que même s'ils ne s'opposaient pas forcément à un tel changement, ils estimaient qu'il aurait dû être apporté en consultation avec les parties intéressées et qu'un tel changement devrait envisager dans le cadre d'un projet de loi qui apporte diverses modifications à la Loi sur la marine marchande du Canada, comme le projet de loi C-15, et non pas dans le cadre du projet de loi S-4 dont le principal objectif est d'assurer la mise en oeuvre d'une convention internationale.

M. André Pageot, directeur général, Politique et programmes maritimes, Transports Canada: Pour répondre à votre question à propos de la définition de «polluant», nous sommes en train d'examiner de nombreux aspects de la Loi sur la marine marchande du Canada. Nous tâchions d'harmoniser les définitions d'une loi à l'autre, y compris celles de «navires» et de «polluant». Dans l'ancien projet de loi C-73, qui est devenu le projet de loi C-15 modifiant la Loi sur la marine marchande, on proposait une définition de «polluant» et c'est la raison pour laquelle il y avait une absence d'harmonisation. S'il faut discuter d'une définition précise, nous reconnaissons que cela doit être fait dans le contexte d'une modification à la Loi sur la marine marchande du Canada plutôt que dans le contexte du projet de loi S-4.

M. Jerry Rysanek, chef, Élaboration de la politique concernant l'assurance maritime, Transports Canada: Il est tout à fait exact, comme vous l'ont indiqué les témoins qui ont comparu mardi, que cette interdiction en particulier ne figurait pas au projet de loi C-58. Nous avons jugé préférable de la retirer du projet de loi C-73 pour assurer l'harmonisation qui était envisagée par l'objectif conjugué du projet de loi C-73 et du projet de loi C-58, et c'est effectivement l'objectif du projet de loi S-4. Si vous souhaitez examiner les raisons pour lesquelles la définition de «polluant» a été modifiée, pourquoi elle était nécessaire sur le plan technique, mon collègue M. Morris pourra aborder cet aspect. Si vous examinez uniquement les aspects qui se rattachent

possible to review it, and the government would be prepared to review it and deal with it at some other time in the future.

The Chairman: Do you want to add anything Mr. Morris?

Mr. Tom Morris, Senior Technical Officer, Environment Protection, AMSE, Marine Safety, Transport Canada: Not unless you have a question on why we did it in the first place.

Senator Spivak: I understand that the reason for putting this in here, apart from making sure that the acts are harmonized, is that then this puts liability as a cause of liability. We heard from the shipping organization that this might really be a hardship, but then if you remove it, how will you enforce the monitoring of ballast water for containing aquatic organisms? We have had a terrible experience with this in our country; it has cost billions of dollars and will continue to.

Mr. Morris: That is correct. It was part of the overall amendments that we were doing in Bill C-73, and the amendment to the actual definition of "pollutant" was to clarify that we had the authority to bring in some regulations. It could be interpreted to mean that we have the authority right now. Again, it was the legislative lawyers who thought it should be in there for clarification. In Bill C-15, we are adding what we think will be sufficient to bring in regulations for ballast water. It was merely to clarify that the authority was there.

Senator Spivak: If we amend this proposed legislation, there will still be a cause of liability under Bill C-15. What is the means of enforcement if someone violates what is in Bill C-15?

Mr. Morris: That will come under Part XV of the Canada Shipping Act. That is the prevention side, which is what I deal with.

Senator Spivak: That does not answer my question. What is the enforcement mechanism by which, if a ship knows that that might be a cause of liability, it will sharpen the concentration. At the moment, there are voluntary guidelines. How are you enforcing those voluntary guidelines?

Mr. Alfred H.E. Popp, Senior General Counsel, Admiralty and Maritime Law, Department of Justice: There are two aspects to this. The problem here is that we are only focusing on one aspect through the vehicle of Bill S-4. The important thing to remember is that Bill C-15 also contains some provisions which are relevant to this, and in particular it will contain a regulation-making power to deal with ballast water control, or ballast water including this aspect of it. So to answer your question about enforcement, the enforcement mechanism will be in Bill C-15, which, when it becomes law, will give power to adopt a regulation which will then become enforceable as any regulation under Part XV with penalties and so on. Part XV, which

à l'inclusion, les dispositions de la partie de la Loi sur la marine marchande du Canada qui traite de la responsabilité et qui est la partie principale du projet de loi S-4, il ne fait aucun doute qu'il serait possible d'examiner cet aspect et que le gouvernement serait disposé à s'en occuper à une date ultérieure.

La présidente: Avez-vous quelque chose à ajouter, monsieur Morris?

M. Tom Morris, agent technique principal, Protection de l'environnement, AMSE, Sécurité maritime, Transports Canada: Non, à moins que vous vouliez savoir pourquoi nous avons agi ainsi.

Le sénateur Spivak: Je crois comprendre que la raison pour laquelle cette disposition a été ajoutée, mis à part le souci d'harmoniser les lois, c'est que la responsabilité devient une cause de responsabilité. Nous avons entendu les représentants de l'organisation maritime nous dire que cela pourrait leur causer des difficultés mais si vous l'éliminez, comment assurerez-vous le contrôle de l'eau de ballast susceptible de renfermer des organismes aquatiques? Nous avons eu une expérience terrible à cet égard dans notre pays; cela a coûté des milliards de dollars et ce n'est pas terminé.

M. Morris: C'est exact. Cela faisait partie des modifications générales que nous apportons au projet de loi C-73, et la modification de la définition de «polluant» visait à préciser que nous avions le pouvoir de prendre certains règlements. On pourrait en déduire que nous possédons ce pouvoir dès maintenant. Ici encore, ce sont les avocats législatifs qui ont jugé qu'il fallait ajouter cette disposition par souci de précision. Dans le projet de loi C-15, nous ajoutons ce que nous estimons être une disposition qui permet de prendre des règlements concernant l'eau de ballast. C'était simplement pour préciser l'existence de ce pouvoir.

Le sénateur Spivak: Si nous modifions ce projet de loi, il y aura toujours une cause de responsabilité en vertu du projet de loi C-15. Quelles sont les mécanismes d'application prévus en cas d'infraction aux dispositions du projet de loi C-15?

M. Morris: Cela relèvera de la Partie XV de la Loi sur la marine marchande du Canada. Il s'agit de l'aspect prévention, c'est-à-dire l'aspect dont je m'occupe.

Le sénateur Spivak: Cela ne répond pas à ma question. Quel est le mécanisme d'application par lequel, si un navire sait que cela pourrait être une cause de responsabilité, cela accentuera la concentration. Pour l'instant, il existe des lignes directrices facultatives. Est-ce que vous en assurez l'application?

M. Alfred H.E. Popp, avocat général principal, Amirauté et droit maritime, ministère de la Justice: Il y a deux aspects à envisager. Le problème ici, c'est que nous mettons uniquement l'accent sur un aspect au moyen du projet de loi S-4. Il ne faut pas oublier que le projet de loi C-15 renferme aussi des dispositions pertinentes à cet égard. Il prévoit en particulier un pouvoir de réglementation pour assurer le contrôle de l'eau de ballast. Donc, pour répondre à votre question concernant l'application, le mécanisme d'application sera prévu dans le projet de loi C-15 qui, une fois devenu loi, confèrera le pouvoir d'adopter des règlements qui deviendront alors applicables comme tout règlement prévu à la Partie XV, y compris les sanctions et ainsi de suite. La Partie XV,

is the prevention and enforcement part, will be modified in this way by Bill C-15. Bill S-5 deals merely with civil liability.

Senator Spivak: It would only answer my question if indeed you are saying here today that there will be legal liability of some sort under the regulations of Bill C-15, and that this is not a means of removing that liability should such occur. Are you in discussion with other countries? Will those discussions take place?

Mr. Popp: You are correct. If Bill C-15 goes through without any further amendment, at least on that subject, there will be a regulation-making power which will entitle the Governor in Council to adopt regulations which will then be enforceable regardless of any international discussion on the subject.

Senator Spivak: Is that your intention at the moment? That is what is being proposed for Bill C-15?

Mr. Morris: That is correct.

Senator Poulin: In the past, who have been the state parties to develop the regulations and who appoints them based on Article XV?

Mr. Popp: When we are talking about these aquatic organisms?

Senator Poulin: The regulations.

Mr. Popp: I do not know if we can answer that question. I do not know to what extent that has been discussed at the IMO.

Mr. Morris: The International Maritime Organization is developing regulations that will apply internationally. Our regulations will be based on those. They IMO regulations are expected to be finalized by about the year 2000; Canada has been part of their development. At this point, quite a few countries are participating. However, like all international regulations, countries must sign on after they are developed. Right now, it is basically Canada, the U.S., Australia, New Zealand who are the main proponents bringing this in.

The Chairman: Thank you, gentlemen. I would ask you to remain here while we proceed to consideration of the bill.

Senator Forrestall: Can we proceed to clause-by-clause examination of the bill? I gather we are ready to get to that now. There are two amendments.

The Chairman: Yes, senator; that would be easier.

Senator Forrestall: I move, seconded by Senator Adams, that Bill S-4, in clause 4, be amended on page 8 by replacing lines 2 to 30 with the following:

4. The definition "ship" in section 654 of the Act is replaced by the following:

The Chairman: Is it agreed, honourable senators?

Hon. Senators: Agreed.

Senator Poulin: I move, seconded by Senator Forrestall, that Bill S-4, in clause 5, be amended (a) on page 8 by replacing line 37 with the following:

qui est la partie traitant de la prévention et de l'application, sera modifiée de cette façon par le projet de loi C-15. Le projet de loi S-4 traite uniquement de la responsabilité civile.

Le sénateur Spivak: Cela répondrait à ma question si effectivement vous dites ici aujourd'hui que les règlements pris en vertu du projet de loi C-15 prévoient une responsabilité légale quelconque, ce qui n'est pas un moyen d'écarter cette responsabilité, le cas échéant. Êtes-vous en train de discuter avec d'autres pays? Ces discussions auront-elles lieu?

M. Popp: Vous avez raison. Si le projet de loi C-15 est adopté sans autres amendements, du moins sur ce sujet, il prévoira un pouvoir de réglementation qui habilitera le gouverneur en conseil à adopter des règlements qui deviendront alors applicables, quelles que soient les discussions internationales sur le sujet.

Le sénateur Spivak: Est-ce votre intention pour l'instant? Est-ce ce qui est proposé en ce qui concerne le projet de loi C-15?

M. Morris: C'est exact.

Le sénateur Poulin: Par le passé, qui ont été les états parties qui ont élaboré ces règlements et qui les nomme en fonction de l'article XV?

M. Popp: Lorsque nous parlons des organismes aquatiques?

Le sénateur Poulin: Les règlements.

M. Popp: Je ne suis pas sûr de pouvoir répondre à cette question. J'ignore dans quelle mesure on en a discuté à l'Organisation maritime internationale.

M. Morris: L'Organisation maritime internationale est en train d'élaborer des règlements qui s'appliqueront à l'échelle internationale. Nos règlements s'en inspireront. Les règlements de l'OMI devraient être prêts d'ici l'an 2000; le Canada a participé à leur élaboration. Pour l'instant, un assez bon nombre de pays y participent. Cependant, comme pour tous les règlements internationaux, les pays ne les signent qu'une fois qu'ils ont été élaborés. Pour l'instant, les principaux promoteurs de cette initiative sont le Canada, les États-Unis, l'Australie et la Nouvelle-Zélande.

La présidente: Je vous remercie, messieurs. Je vous demanderais de rester des nôtres pendant que nous procédons à l'examen du projet de loi.

Le sénateur Forrestall: Pouvons-nous procéder à l'examen, article par article, du projet de loi? Je suppose que nous sommes maintenant prêts à le faire. Il y a deux amendements.

La présidente: Oui, sénateur; ce serait plus facile.

Le sénateur Forrestall: Je propose, appuyé par le sénateur Adams, que le projet de loi S-4, à l'article 4, page 8, soit modifié, par substitution, aux lignes 4 à 6, de ce qui suit:

4. La définition de «navire», à l'article 654 de la même loi, est remplacée par ce qui suit:

La présidente: Êtes-vous d'accord, honorables sénateurs?

Des voix: D'accord.

Le sénateur Poulin: Je propose, appuyée par le sénateur Forrestall, que le projet de loi S-4, à l'article 5, soit modifié, à la page 8, a) par substitution, à la ligne 40, de ce qui suit:

“Convention,” “owner” and “,

(b) on page 9, by deleting lines 36 to 43; and (c) on page 10, by deleting lines 1 to 18.

The Chairman: Is it agreed, honourable senators?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Are there any other amendments?

Shall I report the bill, as amended.

Senator Forestall: We should go through it clause by clause.

The Chairman: No, we do not have to.

Shall I report this bill, as amended, to the chamber?

Mr. Rysanek: Madam Chairman, I thought there was an amendment dealing with a typographical error.

The Chairman: I took care of it.

Mr. Popp: There was one.

The Chairman: Did you see anything else, Mr. Popp?

Mr. Popp: There is one other one which is not affected by the deletion of “pollutant.” It is also in relation to clause 5, and it relates to line 8 on page 9.

Senator Forestall: I move that Bill S-4, in clause 5, be amended by replacing, in the English version, line 8 on page 9 with the following: “eral oil, or.”

Mr. Popp: That is the one.

The Chairman: Shall I report the bill, as amended, honourable senators?

Hon. Senators: Agreed.

The committee adjourned.

«tion» et «propriétaire», à;

b) à la page 9, par suppression des lignes 30 à 45; et c) à la page 10, par suppression des lignes 1 à 8.

La présidente: Êtes-vous d'accord, chers collègues?

Des voix: D'accord.

La présidente: Y a-t-il d'autres amendements?

Puis-je faire rapport du projet de loi, ainsi modifié?

Le sénateur Forrestall: Nous devrions l'étudier article par article.

La présidente: Non, nous n'y sommes pas obligés.

Puis-je faire rapport du projet de loi, ainsi modifié, à la Chambre?

M. Rysanek: Madame la présidente, je croyais qu'il s'agissait d'un amendement visant à corriger une erreur typographique.

La présidente: Je m'en suis occupée.

M. Popp: Il y avait effectivement une erreur.

La présidente: Avez-vous remarqué autre chose, monsieur Popp?

M. Popp: Il y en a une autre qui n'est pas touchée par la suppression de «polluant». Elle concerne aussi l'article 5, ligne 8, page 9.

Le sénateur Forrestall: Je propose que le projet de loi S-4, à l'article 5, soit modifié à la page 9, par substitution, dans la version anglaise, à la ligne 8, de ce qui suit: «eral oil, or».

M. Popp: C'est celle-là.

La présidente: Puis-je faire rapport du projet de loi, ainsi modifié, honorables sénateurs?

Des voix: D'accord.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Public Works and Government Services Canada —
Publishing
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada —
Édition
45 Boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From Transport Canada:

André Pageot, Director General, Marine Policy and Programs;

Alfred Popp, Senior General Counsel;

Jerry Rysanek, Chief, Policy Development, Marine Insurance;
and

Tom Morris, Senior Technical Officer.

De Transports Canada:

André Pageot, directeur général, Politique et programmes
maritimes;

Alfred Popp, avocat général principal;

Jerry Rysanek, chef, Élaboration de la politique concernant
l'assurance maritime; et

Tom Morris, agent technique principal.

C44
X049
T83



First Session
Thirty-sixth Parliament, 1997-98

Première session de la
trente-sixième législature, 1997-1998

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

*Délibérations du comité
sénatorial permanent des*

Transport and Communications

Transports et des communications

Chairman:
The Honourable LISE BACON

Présidente:
L'honorable LISE BACON

Thursday, March 12, 1998

Le jeudi 12 mars 1998

Issue No. 6

Fascicule n° 6

First Meeting on:
Examination of Bill C-17, An Act to amend the
Telecommunications Act and the Teleglobe
Canada Reorganization and Divestiture Act

Première réunion concernant:
L'étude du projet de loi C-17, Loi modifiant la
Loi sur les télécommunications et la Loi sur
la réorganisation et l'aliénation de Téléglobe Canada

WITNESSES:
(See back cover)

TÉMOINS:
(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Lise Bacon, *Chairman*

The Honourable J. Michael Forrestall, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Adams	Nolin
Bryden	Perrault, P.C.
Buchanan, P.C.	Poulin
De Bané, P.C.	Rompkey, P.C.
* Graham, P.C. (or Carstairs)	Spivak
Johnson	
* Lynch-Staunton	
(or Kinsella (acting))	

* *Ex Officio Members*

(Quorum 4)

Changes in membership of the committee:

Pursuant to Rule 85(4), membership of the committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Nolin substituted for that of the Honourable Senator Roberge (*March 12, 1998*).

The name of the Honourable Senator Bryden substituted for that of the Honourable Senator Mercier (*March 11, 1998*).

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Présidente: L'honorable Lise Bacon

Vice-président: L'honorable J. Michael Forrestall

et

Les honorables sénateurs:

Adams	Nolin
Bryden	Perrault, P.C.
Buchanan, P.C.	Poulin
De Bané, P.C.	Rompkey, P.C.
* Graham, c.p. (ou Carstairs)	Spivak
Johnson	
* Lynch-Staunton	
(ou Kinsella (suppléant))	

* *Membres d'office*

(Quorum 4)

Modifications de la composition du comité:

Conformément à l'article 85(4) du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit:

Le nom de l'honorable sénateur Nolin est substitué à celui de l'honorable sénateur Roberge (*le 12 mars 1998*).

Le nom de l'honorable sénateur Bryden est substitué à celui de l'honorable sénateur Mercier (*le 11 mars 1998*).

ORDER OF REFERENCE

Extract from the *Journals of the Senate*, Tuesday, February 24, 1998:

Resuming debate on the motion of the Honourable Senator Poulin, seconded by the Honourable Senator Losier-Cool, for the second reading of Bill C-17, An Act to amend the Telecommunications Act and the Teleglobe Canada Reorganization and Divestiture Act.

After debate,

The question being put on the motion, it was adopted.

The Bill was then read the second time.

The Honourable Senator Poulin moved, seconded by the Honourable Senator Losier-Cool, that the Bill be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

The question being put on the motion, it was adopted.

ORDRE DE RENVOI

Extrait des *Journaux du Sénat* du mardi 24 février 1998:

Reprise du débat sur la motion de l'honorable sénateur Poulin, appuyée par l'honorable sénateur Losier-Cool, tendant à la deuxième lecture du projet de loi C-17, Loi modifiant la Loi sur les télécommunications et la Loi sur la réorganisation et l'aliénation de Téléglobe Canada.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le projet de loi est alors lu la deuxième fois.

L'honorable sénateur Poulin propose, appuyé par l'honorable sénateur Losier-Cool, que le projet de loi soit déferé au comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le greffier du Sénat,

Paul C. Bélisle

Clerk of the Senate

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Thursday, March 12, 1998

(8)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 11:05 a.m., the Chairman, the Honourable Lise Bacon, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Adams, Bacon, Bryden, De Bané, P.C., Nolin, Poulin and Rompkey, P.C. (7).

Other Senators present: The Honourable Senator Oliver.

In attendance: Terry Thomas, Library of Parliament and Matthew Fraser, Special Advisor to the Committee

Also in attendance: The official reporters of the Senate

WITNESSES:*From Industry Canada:*

Michael Helm, Director General, Telecommunications Policy Branch;

Allan MacGillivray, Director, Industry Framework, Telecommunications Policy Branch;

Millie Nickason, Counsel, Legal Services;

Larry Shaw, Director.

From North American Gateway Inc.:

Adrian Science, President and Chief Executive Officer.

From ACC Tel Entreprises Ltd.:

Maggs Barrett, Executive Vice-President, Local Markets.

From Stentor:

Nick Mulder, President and Chief Executive Officer;

Greg van Koughnett, Vice-President, Legal and Corporate Affairs;

Robert Tritt, National Director, International Affairs.

From Teleglobe Inc.:

Mrs. V.M. Bradford, Vice-President, Government and External Relations;

Mr. T. Gregory Kane, Q.C..

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on February 24, 1998, the committee began consideration of Bill C-17, an Act to amend the Telecommunications Act and the Teleglobe Canada Reorganization and Divestiture Act.

The witnesses from Industry Canada and North American Gateway Inc. each made a statement and answered questions.

At 12:25 p.m. the committee suspended.

At 12:50 p.m. the committee resumed.

PROCÈS-VERBAL

OTTAWA, le jeudi 12 mars 1998

(8)

[Traduction]

Le comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 11 h 05, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Bryden, De Bané, c.p., Nolin, Poulin et Rompkey, c.p. (7).

Autre sénateur présent: L'honorable sénateur Oliver.

Également présents: Terry Thomas, de la Bibliothèque du Parlement, et Matthew Fraser, conseiller spécial du comité.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

TÉMOINS:*D'Industrie Canada:*

Michael Helm, directeur général, Direction générale de la politique des télécommunications

Allan MacGillivray, directeur, Politiques d'encadrement industriel, Direction générale de la politique des télécommunications

Millie Nickason, avocate, Services juridiques

Larry Shaw, directeur général, Direction générale des affaires internationales

De North American Gateway Inc.:

Adrian Science, président-directeur général.

De ACC Tel Entreprises Ltd.:

Maggs Barrett, vice-présidente exécutive, Marchés locaux

De Stentor:

Nick Mulder, président-directeur général;

Greg van Koughnett, vice-président, Affaires juridiques et générales;

Robert Tritt, directeur national, Affaires internationales.

De Téléglobe Inc.:

Mme V.M. Bradford, vice-présidente, Relations externes et gouvernementales;

M. T. Gregory Kane, c.r..

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le 24 février 1998, le comité entreprend l'examen du projet de loi C-17, Loi modifiant la Loi sur les télécommunications et la Loi sur la réorganisation et l'aliénation de Téléglobe Canada.

Les témoins d'Industrie Canada et de la North American Gateway Inc. font une déclaration et répondent aux questions.

À 12 h 25, le comité suspend la séance.

À 12 h 50, le comité reprend ses travaux.

The witnesses from ACC Tel Enterprises Ltd., from Stentor and from Teleglobe Inc. each made a statement and answered questions.

Les témoins de ACC Tel Enterprises Ltd., de Stentor et de Téléglobe Inc. font une déclaration et répondent aux questions.

At 2:25 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

À 14 h 25, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTEST:

ATTESTÉ:

Le greffier du comité,

Michel Patrice

Clerk of the Committee

EVIDENCE

OTTAWA, Thursday, March 12, 1998

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-17, to amend the Telecommunications Act and the Teleglobe Canada Reorganization and Divestiture Act, met this day at 11:05 a.m. to give consideration to the bill.

Senator Lise Bacon (*Chairman*) in the Chair.

[*Translation*]

The Chairman: Considering the number of people who want to meet with us, I think we should begin our discussions on Bill C-17 immediately. This morning, we welcome senior officials from Industry Canada. You have 45 minutes allotted to you — 20 minutes to make a presentation and 25 minutes for a question and answer session, if possible. Mr. Helm, would you kindly introduce the people who are with you, in case we have any questions for them.

[*English*]

Mr. Michael Helm, Director General, Telecommunications Policy Branch, Industry Canada: Thank you, senator. My name is Michael Helm, and I am the Director General of the Telecommunications Policy Branch at Industry Canada. Millie Nickason is counsel with the Department of Justice, assigned to Industry Canada and has worked on this bill all the way through. Mr. Larry Shaw is Acting Director General of the International Business Branch at Industry Canada. Mr. Shaw was a member of the Canadian negotiating team in Geneva when the WTO agreement on basic telecom was signed and has worked on this legislation since then. Allan MacGillivray is Director of Industry Framework Policy in the Telecommunications Policy Branch also at Industry Canada.

As you mentioned, we do have a short deck of slides we will go through for you. The first few pages are simply to set the context for the bill with regard to the state of telecommunications in Canada, the nature of the change it is undergoing, and then we have some slides which deal particularly with the substance of the bill.

The Canadian telecom service sector originally consisted of a number of regional monopolies, usually provincially based, except for Bell Canada in Ontario and Quebec, with a mixture of private and government ownership. The federal government was also involved in an ownership role in various telecommunications enterprises: Teleglobe, Telesat, and portions of the CN group as well. In the last two decades, starting in the 1980s, there has been significant change in the industry, generally liberalization, and the change has progressed to the point where the Canadian market is now probably one of the most open in the world.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le jeudi 12 mars 1998

Le comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel est renvoyé le projet de loi C-17, Loi modifiant la Loi sur les télécommunications et la Loi sur la réorganisation et l'aliénation de Téléglobe Canada, se réunit aujourd'hui à 11 h 05 pour en faire l'examen.

Le sénateur Lise Bacon (*présidente*) occupe le fauteuil.

[*Français*]

La présidente: Si nous regardons le nombre de personnes qui veulent nous rencontrer, nous constatons qu'il vaudrait mieux commencer les discussions au sujet du projet de loi C-17 dès maintenant. Ce matin, nous avons les hauts fonctionnaires d'Industrie Canada. Nous aurons 45 minutes à vous allouer, alors peut-être 20 minutes pour la présentation et 25 minutes pour une période de questions, si c'est possible. M. Helm, qui êtes en charge du groupe, peut-être pouvez-vous nous présenter les gens qui sont avec vous pour que nous puissions ensuite s'adresser à eux si nous avons des questions à leur poser.

[*Traduction*]

M. Michael Helm, directeur général, Direction générale de la politique des télécommunications, Industrie Canada: Je vous remercie. Je m'appelle Michael Helm et je suis directeur général de la Direction générale de la politique des télécommunications à Industrie Canada. Millie Nickason est une avocate du ministère de la Justice qui a été détachée auprès du ministère de l'Industrie et s'est occupée de ce projet de loi du début à la fin. M. Larry Shaw est directeur général par intérim de la Direction générale des affaires internationales à Industrie Canada. M. Shaw a fait partie de l'équipe de négociation canadienne à Genève lorsque l'accord de l'OMC sur les services de télécommunication de base a été signé et il a travaillé à ce projet de loi depuis. Allan MacGillivray est directeur des politiques d'encadrement industriel à la Direction générale de la politique des télécommunications aussi à Industrie Canada.

Comme vous l'avez mentionné, nous avons quelques diapositives à vous présenter. Les premières pages servent simplement à situer le contexte du projet de loi en ce qui concerne la situation des télécommunications au Canada et les changements en train de se produire dans ce secteur. Nous aurons ensuite quelques diapositives qui porteront sur le fond même du projet de loi.

Le secteur des services de télécommunication au Canada était au départ constitué de monopoles régionaux, habituellement provinciaux, à l'exception de Bell Canada en Ontario et au Québec, et d'une certaine proportion de services de propriété privée et gouvernementale. Le gouvernement fédéral était également propriétaire de diverses entreprises de télécommunications: Téléglobe, Télésat et des parties du groupe CN. Au cours des 20 dernières années, c'est-à-dire depuis les années 80, ce secteur a fait l'objet d'une libéralisation et de changements tellement importants que le marché canadien est probablement à l'heure actuelle l'un des plus ouverts du monde.

For example, in 1984, when cellular telephony was licensed, it was licensed initially in a competitive mode so that there would be competition from the beginning. In the period of 1987 through 1992, the federal government divested itself of its interests in Teleglobe, the international carrier, Telesat, the domestic satellite carrier, and the CN-CP group. The federal government is no longer an owner or participant in the provision of telecommunications services.

In 1989, an important Supreme Court decision confirmed federal jurisdiction over all of the major telephone companies in Canada. Prior to that, some had been regulated by the federal government and some had been regulated at the provincial level. In 1992, a CRTC decision opened up long distance telephone service to competition in Canada, and, of course, we continue to see the results of that decision.

In 1993, Parliament passed the new Telecommunications Act, which is the existing legislation that creates our present regime. In section 7 of that bill, Parliament put in a telecom policy for Canada, and we have picked out just a few of the key policy objectives relevant to this discussion: To facilitate the orderly development of the Canadian telecommunications system; to render reliable, affordable service to all Canadians; to promote the use of Canadian transmission facilities; to maintain Canadian ownership of facilities-based carriers; to foster increased reliance on market forces for the provision of telecom services; and to ensure that regulation, where required, is efficient and effective.

It is important to note that the Telecommunications Act only applies to facilities-based carriers, ones who own transmission facilities. Those who resale, who simply provide service by buying facilities and selling the services, are not subject to the act, and therefore not subject to the foreign ownership provisions.

I would add one point. Further on in that act, Parliament gave some very sweeping powers to the CRTC, and then as well directed them to use those powers with the objective of implementing the telecommunications policy set out in section 7, so it is an important and fundamental piece of legislation which continues to drive activities in the area.

In 1994, as I mentioned earlier, a Supreme Court decision confirmed federal jurisdiction over the major telephone companies. There are as well a number of generally fairly small, independent telephone companies in Canada, about 40, most in Ontario and Quebec with one in British Columbia. In any event, in 1994, the Supreme Court confirmed that they are all subject to federal jurisdiction as well.

Par exemple, en 1984, lorsque des licences ont été attribuées pour les services de téléphonie mobile cellulaire, on voulait qu'ils soient offerts selon un mode concurrentiel pour assurer la concurrence dès le départ. À partir de 1987 jusqu'à la fin de 1992, le gouvernement fédéral a aliéné ses intérêts dans Téléglobe, l'entreprise de télécommunications internationale, Télésat, l'entreprise nationale de télécommunications par satellite et le groupe CN-CP. Désormais, le gouvernement fédéral n'est plus propriétaire des services de télécommunication, ni ne participe à leur prestation.

En 1989, un important arrêt de la Cour suprême a confirmé la compétence fédérale sur toutes les principales compagnies téléphoniques au Canada. Auparavant, certaines étaient réglementées par le gouvernement fédéral et d'autres par les gouvernements provinciaux. En 1992, une décision du CRTC a ouvert à la concurrence les services téléphoniques interurbains au Canada, et bien entendu nous continuons à en constater les résultats.

En 1993, le Parlement a adopté la Loi sur les télécommunications, c'est-à-dire la loi actuelle qui a permis de créer le régime existant. À l'article 7 de cette loi, le Parlement énonce la politique des télécommunications du Canada, dont nous avons relevé les principaux objectifs pertinents dans le cadre de la présente discussion: favoriser le développement ordonné du système canadien de télécommunications; offrir aux Canadiens un service fiable et à prix abordable; promouvoir l'utilisation d'installations canadiennes de transmission; préserver la propriété canadienne des entreprises de télécommunication dotées d'installations; favoriser le libre jeu du marché en ce qui concerne la fourniture de services de télécommunication et assurer l'efficacité de la réglementation, dans le cas où celle-ci est nécessaire.

Il importe de souligner que la Loi sur les télécommunications ne s'applique qu'aux entreprises de télécommunication dotées d'installations de transmission. Les revendeurs, c'est-à-dire ceux qui fournissent simplement le service en achetant des installations et en vendant les services, ne sont pas assujettis à la loi ni, par conséquent, aux dispositions relatives à la propriété étrangère.

J'aimerais ajouter un point. Plus loin dans la loi, le Parlement a donné de très vastes pouvoirs au CRTC et l'a enjoint d'utiliser ces pouvoirs pour mettre en oeuvre la politique des télécommunications énoncée à l'article 7. Il s'agit donc d'un texte de loi important et fondamental qui continue à influencer les activités dans ce domaine.

Comme je l'ai mentionné plus tôt, en 1994, une décision de la Cour suprême a confirmé que les principales compagnies de téléphone relevaient de la compétence du gouvernement fédéral. Le Canada compte aussi une quarantaine de compagnies téléphoniques indépendantes assez petites, la plupart en Ontario et au Québec et une en Colombie-Britannique. Quoi qu'il en soit, en 1994, la Cour suprême a confirmé que toutes ces compagnies de téléphone relevaient de la compétence fédérale.

In 1995, competitive personal communication services were licensed. This is cellular-like telephony. Those services are all in operation now.

In 1996, we saw the introduction of competitive, local, multi-point communication systems. They have not yet entered into service but hopefully will soon. One might describe that as a kind of wireless cables system.

In 1996, the government issued a convergence policy which, among other things, said that the telephone companies could indeed enter the cable television business and, conversely, that cable television companies could enter the telephone business if they so desired.

In 1997, again, there were some CRTC decisions introducing local competition. Also, the commission decided to forebear, that is to step back from regulation in long distance services.

Then in 1998, Canada was a signatory to the GATS agreement on basic telecommunications services concluded at the World Trade Organization in Geneva. Two of the key points in that are that Canada agreed to end the monopoly which Teleglobe enjoys in overseas communications by October 1 of this year, and the Telesat monopoly on satellite services for Canada-to-Canada traffic or Canada-to-U.S. traffic by March 1, 2000.

The next few pages speak now directly to the bill before you, Bill C-17, to amend the Telecommunications Act and also the Teleglobe Canada Reorganization and Divestiture Act, which was the legislation passed when Teleglobe was privatized.

The bill addresses two main areas. First, it amends the two statutes in order for Canada to meet specific requirements that were in its offer at the GATS agreement on basic telecommunications, and second, there is a kind of clean-up, in that it includes some other amendments to the Telecommunications Act, simply to modernize the legislative and regulatory framework to meet the realities of the system as it has evolved.

There are 23 clauses. I will not go through them in great detail but I will mention them now. Basically they are broken up into five areas: First, clauses dealing with the licensing of international telecommunications service providers; second, clauses dealing with the foreign ownership of submarine cables and earth stations; third, clauses addressing telecommunications numbering and other activities; fourth, a group of clauses dealing with telecommunications apparatus, that is equipment, foreign equipment often, that will now be able to be connected to the Canadian telecommunications system; and the fifth main group, clauses 11 to 23 inclusive, regarding changes to the Teleglobe Reorganization and Divestiture Act.

The first group, clauses 1, 3 and 7, amend the Telecommunications Act concerning the licensing of international telecommunications service providers. This really arises from the

En 1995, on a attribué des licences pour des services téléphoniques personnalisés concurrentiels. C'est un peu comme la téléphonie cellulaire. Ces services fonctionnent tous à l'heure actuelle.

En 1996, nous avons assisté à l'introduction de systèmes de communication multipoints locaux concurrentiels. Ils ne sont pas encore fonctionnels mais ils devraient l'être bientôt. On pourrait les décrire comme un type de système de télédistribution sans fil.

En 1996, le gouvernement a diffusé une politique de convergence qui prévoit entre autres que les compagnies de téléphone seront autorisées à se lancer dans la câblodistribution et, inversement, que les câblodistributeurs seront autorisés à se lancer dans l'industrie de la téléphonie s'ils le désirent.

En 1997, le CRTC a pris certaines décisions pour ouvrir les services locaux à la concurrence. Il a également décidé de s'abstenir de réglementer les services interurbains.

Puis, en 1998, le Canada a signé, dans le cadre de l'Accord général sur le commerce des services ou GATS, un accord sur les télécommunications de base avec l'Organisation mondiale du commerce à Genève. Selon cet accord, le Canada s'engageait à mettre fin au monopole de Téléglobe dans les communications outre-mer d'ici le 1er octobre de cette année et au monopole de Télésat dans les services de communication par satellite au Canada et entre le Canada et les États-Unis d'ici le 1^{er} mars 2000.

Les pages qui suivent traitent directement du projet de loi qui se trouve devant vous, c'est-à-dire le projet de loi C-17, modifiant la Loi sur les télécommunications et également la Loi sur la réorganisation et l'aliénation de Téléglobe Canada, soit la loi qui a été adoptée lors de la privatisation de Téléglobe.

Le projet de loi comporte deux grands volets. Tout d'abord, il modifie ces deux lois de manière à permettre au Canada de remplir les engagements qu'il a pris dans le cadre de l'Accord sur les télécommunications de base du GATS, et deuxièmement il apporte d'autres modifications à la Loi sur les télécommunications simplement pour moderniser le cadre législatif et réglementaire en fonction des nouvelles réalités de la libéralisation accrue du marché mondial des services de télécommunications.

Le projet de loi comporte 23 articles. Je ne vous les décrirai pas en détail mais je vais vous les mentionner. Ils sont regroupés sous cinq grands thèmes: tout d'abord, les articles qui traitent des licences attribuées aux fournisseurs de services de télécommunication internationale; deuxièmement, les articles qui traitent de la propriété étrangère des câbles sous-marins internationaux et des stations terriennes; troisièmement, les articles qui traitent des ressources en matière de numérotage et autres activités; quatrièmement, une série d'articles qui traitent des appareils de télécommunication, c'est-à-dire du matériel, souvent du matériel étranger qui pourra désormais être connecté au système de télécommunication canadien; et le cinquième grand groupe, c'est-à-dire les articles 11 à 23 inclusivement, concernant les changements à la Loi sur la réorganisation et l'aliénation de Téléglobe Canada.

La première série de dispositions, c'est-à-dire les articles 1, 3 et 7, porte sur la modification de la Loi sur les télécommunications concernant les licences attribuées aux

ending of the Telelobe monopoly on overseas businesses. New firms will come into that activity, and there is a requirement that we have a effective tool to ensure that the objectives of the act continue to be met in the new competitive environment, with new players, and in particular to ensure that the currently-unregulated subsidiaries of foreign carriers compete fairly with Canadian companies.

The proposed amendments will provide the CRTC with the authority to establish and enforce rules for the provision of international telecommunications services, and to ensure that the introduction of a licensing regime is in accordance with our WTO-GATS requirements and that it is consistent with other regimes already put in place by virtually all of our major trading partners.

The second group of amendments, in clauses 2, 4 and 5 of the bill, deals with the ownership of international submarine cables and satellite earth stations. There are amendments to the Telecommunications Act in order for Canada to meet its commitments regarding the ownership of international submarine cables and satellite earth stations. Canada did, in the GATS agreement, commit to removing its foreign ownership restrictions for international submarine cables landing in Canada, and also for satellite earth stations.

The commitments are consistent with other measures taken in liberalizing the international telecommunications market, most significantly the removal of traffic routing rules for all international services and for all satellite services, again Canada-to-Canada and Canada-to-U.S., by March 1, 2000.

It is important to note that while the changes will mean that the providers of international submarine cables will be exempt from foreign ownership requirements, owners and operators of cable landings and earth stations will, of course, still be subject to all of the other provisions of the Telecommunications Act if indeed they intend to offer service in Canada.

The third group of amendments, found in clause 6, are amendments to the Telecommunications Act concerning telecommunications numbering and other activities of that sort. Historically in Canada, these kinds of administrative matters — numbering is a good example — were simply administered by the Stentor companies, which could work together effectively and efficiently to do that, and did for many years. As the environment becomes more competitive as many more carriers enter into the fray, and as there is competition at each level of service throughout the system, everyone agrees that it is really not an appropriate way to continue and that a better way for administering the common services should be found. Thus, clause 6 will allow for third parties, working in cooperation with the industry, to be designated to administer these various telecom services, and then establishes the CRTC's authority over these third parties so that the commission can retain an oversight function and intervene if and when that should become necessary.

fournisseurs de services de télécommunication internationale, suite à la fin du monopole de Téléglobe en matière de services outre-mer. De nouvelles entreprises assureront cette activité et la loi prévoit que nous devons disposer d'un outil efficace afin de nous assurer que les objectifs de la loi seront toujours respectés dans ce nouvel environnement concurrentiel et surtout que les entreprises étrangères, qui ne sont pas actuellement réglementées, livrent une concurrence loyale aux entreprises canadiennes.

Les modifications proposées conféreront au CRTC le pouvoir d'établir et de faire appliquer des règles concernant la prestation de services de télécommunication internationale et de s'assurer que l'instauration d'un régime de licences sera conforme aux exigences du GATS-OMC et au régime semblable déjà établi par nos principaux partenaires commerciaux.

La deuxième série de modifications, c'est-à-dire les articles 2, 4 et 5 du projet de loi, traite de la propriété des câbles sous-marins internationaux et des stations terriennes de télécommunication par satellite. Ces modifications à la Loi sur les télécommunications veulent permettre au Canada de respecter les engagements qu'il a pris en ce qui concerne la propriété des câbles sous-marins internationaux et des stations terriennes de télécommunication par satellite. Dans le cadre du GATS, le Canada s'est engagé à lever les restrictions relatives à la propriété étrangère des câbles sous-marins internationaux qui aboutissent au Canada et des stations terriennes de télécommunication par satellite.

Ces engagements vont de pair avec les autres mesures prises en vue de libéraliser le marché des télécommunications internationales, plus particulièrement la suppression des règles relatives à l'acheminement du trafic pour tous les services internationaux et les services par satellite, au Canada et entre le Canada et les États-Unis, d'ici le 1^{er} mars 2000.

Il est important de souligner que même s'ils ne sont pas visés par les exigences relatives à la propriété étrangère, les propriétaires et les exploitants de câbles sous-marins et de stations terriennes devront quand même se conformer à toutes les autres dispositions de la Loi sur les télécommunications s'ils veulent offrir leurs services au Canada.

La troisième série de dispositions, qui se trouve à l'article 6, modifie la Loi sur les télécommunications en ce qui concerne les ressources en matière de numérotage et d'autres activités. Historiquement, au Canada, ces questions administratives — et le numérotage en est un bon exemple — étaient simplement administrées par les entreprises membres de Stentor qui arrivaient à collaborer efficacement à cet égard, ce qu'elles ont fait pendant de nombreuses années. Comme l'environnement devient de plus en plus concurrentiel en raison de l'arrivée d'un plus grand nombre d'entreprises de télécommunications, et compte tenu de la concurrence qui existe à chaque niveau de service dans l'ensemble du système, toutes ces entreprises considèrent qu'il n'est plus approprié de compter sur les compagnies de téléphone titulaires pour gérer les ressources en matière de numérotage, de subventions et d'autres services communs. C'est pourquoi l'article 6 permettrait le recours à des tierces parties, en collaboration avec l'industrie, pour gérer ces divers services de télécommunication. Il institue également le pouvoir du CRTC

The fourth group of amendments are found in clauses 8 to 10 of Bill C-17, and again amend the Telecommunications Act, concerning telecommunications equipment. The clauses will provide a firmer legislative basis on which the Minister of Industry will be able to prohibit, where necessary, the importation, distribution and sale of uncertified telecommunications equipment in Canada. This will augment the existing domestic telecommunications equipment certification procedures. Provisions will ensure that all equipment for sale in Canada has been certified as meeting Canadian standards. The integrity of the telecommunications network will be maintained and, it is hoped, consumers will have a little more confidence in the equipment that is being purchased.

The amendments, of course, will also allow Canadian equipment manufacturers to certify their equipment here, which will then be available for sale in foreign markets as all the parties to the agreement pursue similar changes.

I should note that, although this is a new activity with regard to telecommunications equipment, it is parallel with provisions that have been in place for many years for radio or spectrum-related equipment, in the Radio Act. That has been legislated and regulated for quite some time. That type of regime was not really necessary for telecom equipment until we had liberalized the system and opened it to foreign equipment, as we have now. This will put in a structure for telecommunications equipment parallel to what already exists for radio equipment.

Finally, I will deal with the last group. Clauses 11 to 23 of Bill C-17 consist of amendments to the Teleglobe Canada Reorganization and Divestiture Act, the bill I mentioned earlier, which privatized Teleglobe in 1987.

There were a number of items in that act which were perfectly appropriate, I think, when Teleglobe was operating as a monopoly but which probably would handicap it from going forward in a competitive environment. The special ownership restrictions which are presently in place prohibit investment altogether by foreign telecom carriers, for example, and they also limit investment by the Stentor companies. These special ownership restrictions will be removed and Teleglobe will then be subject to the same ownership requirements as any other carrier in Canada.

The remaining clauses repeal other provisions of that act which are really no longer required, given that the Teleglobe monopoly is ending.

Madam Chairman, that is our overview of the bill and we are happy to assist with any questions or clarifications you may need.

Senator Rompkey: Can you expand on clauses 8 to 10 and tell us a bit more about uncertified telecommunications equipment?

auprès de ces tierces parties afin de lui permettre de conserver une fonction de surveillance et d'intervenir au besoin.

La quatrième série de dispositions, soit les articles 8 et 10 du projet de loi C-17, modifie la Loi sur les télécommunications en ce qui concerne les appareils de télécommunication. Ces dispositions fourniront au ministre de l'Industrie une solide base législative lui permettant d'interdire l'importation, la distribution et la vente d'appareils de télécommunication non certifiés au Canada, ce qui aura pour effet d'accroître les activités canadiennes en matière de certification des appareils de télécommunication. Ces dispositions permettront de s'assurer que tout appareil en vente au Canada aura été certifié conformément aux normes en vigueur au Canada et de maintenir l'intégrité du réseau de télécommunication. On espère ainsi que les consommateurs auront un peu plus confiance dans les appareils qu'ils achètent.

Bien entendu, les modifications permettront également aux fabricants d'appareils canadiens de faire certifier au Canada les appareils qu'ils destinent au marché étranger puisque toutes les parties à l'accord visent des changements semblables.

Je tiens à souligner que même s'il s'agit d'une nouvelle activité en ce qui concerne les appareils de télécommunication, elle s'inspire des dispositions de la Loi sur la radiocommunication qui existent depuis un certain nombre d'années, relatives aux appareils et à l'équipement radio. C'est un secteur qui fait l'objet de lois et de règlements depuis un certain temps. Ce type de régime n'était pas vraiment nécessaire pour les appareils de télécommunication jusqu'à ce que le système soit libéralisé et s'ouvre aux appareils étrangers, comme c'est le cas à l'heure actuelle. On pourra ainsi établir une structure pour les appareils de télécommunication, parallèle à celle déjà en vigueur pour l'équipement radio.

Enfin, j'aborderai la dernière série de dispositions. Les articles 11 à 23 du projet de loi C-17 ont pour objet de modifier la Loi sur la réorganisation et l'aliénation de Téléglobe Canada, loi qui a permis, comme je l'ai dit plus tôt, de privatiser Téléglobe en 1987.

La loi renfermait un certain nombre de dispositions qui étaient tout à fait appropriées, à mon avis, lorsque Téléglobe exerçait un monopole mais qui constitueraient probablement des entraves aujourd'hui dans un environnement concurrentiel. Les restrictions spéciales en matière de propriété qui existent à l'heure actuelle visent à interdire les investissements d'entreprises de télécommunications étrangères et limitent également les investissements par les compagnies membres de Stentor. Ces dispositions spéciales seront abrogées et Téléglobe sera alors assujettie aux mêmes dispositions en matière de propriété que toute autre entreprise de télécommunication au Canada.

Les autres articles servent à abroger les autres dispositions de la loi qui tombent en désuétude avec la fin du monopole de Téléglobe.

Madame la présidente, voilà donc notre aperçu du projet de loi. Nous serons heureux de répondre à vos questions ou d'apporter les éclaircissements nécessaires.

Le sénateur Rompkey: Pourriez-vous nous donner un peu plus de précisions au sujet des articles 8 à 10 et à propos des appareils

How is equipment certified and what sort of equipment would be uncertified?

Mr. Allan MacGillivray, Director, Industry Framework, Telecommunications Policy Branch: As Mr. Helm said, we are effectively giving ourselves a firmer legislative basis for a system that is already in place. We are talking about equipment that the user would have in his home or in a business. Generally, the current practice is that a standard is developed by the industry and then we in Industry Canada will approve that standard. We will also certify testing labs as being acceptable for testing the equipment to meet the standard. With the testing lab certified, the manufacturer of the equipment will submit an example of the equipment to the lab. The lab will certify that it indeed meets the standard. Having done that, they have to affix a sticker to the piece of equipment, which indicates its compliance with the whole process.

Senator Rompkey: So really there is nothing essentially new from what you have now. It is simply codifying what already exists. Is that roughly what you are saying?

Mr. MacGillivray: Yes, that is so, except we do not now have a legislative basis for doing this. In particular, we have not had the authority to stop uncertified equipment at the border. We have no authority now in law to do that.

Senator Rompkey: This will provide a legal basis for what you are already doing?

Mr. MacGillivray: Yes. For example, we have not had the power to seize any equipment at the border, so we have not been able to do that. There have been some isolated incidents in the past of equipment coming over that is not certified. While there have not been large problems with what one would call defective equipment, we are very fortunate in Canada to have a fairly large manufacturing industry. They actually comply with the system as is and it actually costs money for the stickers. When they see their competitors importing equipment without the stickers, they say that is not right.

To this point we have not been able to take any action against the imports directly because the current basis for the system is actually in the tariffs that are imposed on the phone companies. That is to say, the current system relies on the phone companies for enforcement but that can only happen after the equipment has been attached to the public network.

Mr. Helm: The key point is the strengthening of the enforcement mechanisms, particularly at the border, as we expect more foreign equipment to be coming in.

Senator Rompkey: You expect more to be coming in?

Mr. Helm: Yes, as part of this and an earlier agreement at GATT, there will be a liberalization regarding equipment, which offers great opportunities for Canada's manufacturers in other countries but also means we can expect more foreign telecommunications equipment to be coming in. We have agreements to certify in other countries. We are working on those,

de télécommunication qui ne sont pas certifiés? Comment ces appareils sont-ils certifiés et quelle sorte d'appareils ne le seraient pas?

M. Allan MacGillivray, directeur, Politiques d'encadrement industriel, Direction générale de la politique des télécommunications: Comme M. Helm l'a dit, nous sommes en train effectivement de nous donner un fondement législatif plus solide dans le cadre d'un système qui existe déjà. Nous parlons des appareils que l'utilisateur aurait chez lui ou à son bureau. En général, l'industrie élabore des normes que nous approuvons ensuite, à Industrie Canada. Nous certifions également les laboratoires d'essai chargés de vérifier si les appareils sont conformes aux normes. Le fabricant des appareils soumettra un échantillon de ses appareils aux laboratoires d'essai certifiés. Le laboratoire certifiera que les appareils en question sont effectivement conformes aux normes, après quoi il apposera un collant établissant la conformité de l'appareil.

Le sénateur Rompkey: Donc ce projet de loi n'ajoute essentiellement rien de nouveau. Il se contente de codifier ce qui existe déjà. Est-ce ce que vous voulez dire?

M. MacGillivray: Oui, sauf que nous avons maintenant un fondement législatif pour le faire. En particulier, nous n'avions pas le pouvoir d'intercepter des appareils non certifiés à la frontière. La loi nous confère désormais ce pouvoir.

Le sénateur Rompkey: Cela vous servira donc de fondement législatif pour ce que vous faites déjà?

M. MacGillivray: Oui. Par exemple, nous n'avions pas le pouvoir de confisquer des appareils à la frontière. Nous ne pouvions donc pas le faire. Il y a déjà eu certains cas isolés où nous avons reçu des appareils non certifiés. Nous n'avons pas vraiment eu de très graves problèmes d'appareils défectueux, mais nous avons la grande chance au Canada de pouvoir compter sur une industrie manufacturière assez importante. Les membres de cette industrie se conforment au système et pour obtenir le collant de conformité, ils doivent payer de leurs poches. Lorsqu'ils voient leurs concurrents importer des appareils non certifiés, ils trouvent que ce n'est pas correct.

Jusqu'à présent, il nous était impossible d'intervenir directement contre les importations parce que la base actuelle du système réside dans les tarifs qui sont imposés aux compagnies de téléphone. Cela signifie que le système actuel compte sur les compagnies de téléphone pour faire respecter les normes mais elles ne peuvent le faire qu'une fois que les appareils ont été raccordés au réseau public.

M. Helm: La principale raison pour laquelle nous avons voulu consolider les mécanismes d'application de la loi, surtout à la frontière, c'est que nous nous attendons à recevoir beaucoup plus d'appareils étrangers.

Le sénateur Rompkey: Vous vous attendez à en recevoir plus?

M. Helm: Oui, car dans le cadre de cet accord et d'un accord préalable du GATT, il y aura une libéralisation au niveau des appareils, qui offrira aux fabricants canadiens d'excellents débouchés à l'étranger et qui signifie aussi que nous pouvons nous attendre à l'arrivée d'un grand nombre d'appareils de télécommunication sur notre marché. Nous avons conclu des

but again we want more specific legal authority to stop things at the border if a problem arises.

Senator Rompkey: The border incidents have been isolated, as I understand it, up to now?

Mr. Helm: Yes.

Senator Rompkey: So the mainstream companies who manufacture equipment presumably are already in the country. This would simply confirm that in legislation?

Mr. Helm: Yes. This should be seen as a preventive measure for future problems rather than something we are encountering or needing at the moment, senator.

Senator Oliver: I have three questions, one on foreign ownership, one on numbering and one on licensing. First, I want to thank Allan MacGillivray for coming to my office and giving me a briefing. He responded to a number of the queries that I had, so I do not have as many questions today.

You said in your presentation regarding satellites that these commitments are consistent with other measures being taken to liberalize the international telecommunications market. In effect, the submarine cables and satellite stations would be lifted to 100 per cent, while ceilings on other parts of the Canadian telecommunications industry would remain much lower than 100 per cent.

Do these inconsistencies in percentages run the risk of causing irritants with our major trading partners and why has Canada's position on foreign ownership been relatively conservative compared with the other major industrialized countries? You say that you took these measures in liberalizing our international markets, and they seem to be inconsistent.

Mr. Helm: Yes, they are a liberalization from where we were before. Going to 100 per cent in those particular areas is a move to liberalize.

On your question about whether this would be an irritant with our foreign partners, I do not know if I would use the word "irritant" but it was certainly pointed out to us during the WTO negotiations. Mr. Shaw was there and he may want to add something.

A number of other areas — I think of the U.S., Europe, Japan, Australia — opened their system entirely to foreign ownership and they pointed out that we were not liberalizing to that extent.

Senator Oliver: So what are you going to do about it?

Mr. Helm: At the moment, as far as I know, there is no plan for change. There is another round of negotiations at the WTO scheduled in 1999 or 2000. When we get to that point, I would expect the government would take a look at those policies again to see if they continue to be important in the government's view.

accords de certification dans d'autres pays. Nous sommes en train d'y travailler, mais nous voulons avoir une autorisation légale précise qui nous permet d'intervenir à la frontière en cas de problème.

Le sénateur Rompkey: D'après ce que je crois comprendre, les incidents à la frontière ont été isolés jusqu'à présent?

M. Helm: Oui.

Le sénateur Rompkey: Donc, les principaux fabricants d'appareils sont vraisemblablement déjà au pays. Il s'agirait simplement de confirmer la chose au moyen d'une loi?

M. Helm: Oui. Il s'agit plutôt d'une mesure de prévention des problèmes futurs que d'une mesure dont nous avons besoin à l'heure actuelle, sénateur.

Le sénateur Oliver: J'ai trois questions, une sur la propriété étrangère, une sur le numérotage et une sur l'attribution des licences. Tout d'abord, je tiens à remercier Allan MacGillivray d'être venu à mon bureau me fournir certains renseignements. Comme il a répondu à un certain nombre de mes questions, je n'ai pas autant de questions à poser aujourd'hui.

Vous avez indiqué dans votre présentation à propos des satellites que ces engagements sont conformes aux autres mesures prises pour libéraliser le marché des télécommunications internationales. En effet, le Canada autoriserait la propriété étrangère totale en ce qui concerne les câbles sous-marins et les services par satellite mais continuerait à limiter à bien en deçà de 100 pour cent les investissements étrangers dans d'autres secteurs de l'industrie canadienne des télécommunications.

Ces écarts de pourcentage ne risquent-ils pas de causer des irritants avec nos principaux partenaires commerciaux, et pourquoi la position du Canada en matière de propriété étrangère est-elle demeurée relativement prudente comparativement à celle des autres principaux pays industrialisés? Vous dites que vous avez pris ces mesures dans le cadre de la libéralisation de nos marchés internationaux mais il semble y avoir un manque de cohérence.

M. Helm: Oui, il s'agit d'une libéralisation comparativement à la situation antérieure. Autoriser la propriété étrangère totale dans ces domaines en particulier est une mesure de libéralisation.

Quant à savoir si cela peut constituer un irritant pour nos partenaires étrangers, je ne sais pas si j'utiliserais le mot «irritant», mais la chose nous a été évidemment signalée au cours des négociations de l'OMC. M. Shaw y était et il voudra peut-être ajouter quelque chose.

Un certain nombre d'autres pays — je songe aux États-Unis, à l'Europe, au Japon, à l'Australie — ont ouvert entièrement leur réseau à la propriété étrangère et nous ont signalé que nos mesures de libéralisation n'étaient pas aussi vastes.

Le sénateur Oliver: Que comptez-vous faire à ce sujet?

M. Helm: Pour l'instant, à ma connaissance, aucun changement n'est prévu. Une autre série de négociations de l'OMC est prévue en 1999 ou en l'an 2000. À ce moment-là, je pense que le gouvernement reverra ces politiques pour déterminer s'il y a lieu de les maintenir.

Senator Oliver: Is that the time to be doing it? You are now putting satellites at the 100 per cent level. Why not do it all and get it done, to be like other countries with which you are trading?

Mr. Helm: That is essentially a policy decision. I think in the last round the government simply decided it was more in the public interest to stay with our existing rules for facilities-based carriers within Canada. Those rules are fairly generous. Foreign providers, through direct and indirect investment, can get up to about 46 per cent.

Senator Oliver: There is a big difference between 46 and 100 per cent.

Mr. Helm: That is true. Some countries have pointed that out to us.

Senator Oliver: My second question relates to numbering. You said in your presentation that the CRTC is being given authority to require contributions from telecommunications service providers for a fund that would subsidize local phone services in the competitive market. In the United States they have something called the Universal Service Fund which is also being established to subsidize phone service to remote and rural regions, as well as to poor people.

Is the Canadian fund expected to follow the American model? What are the similarities and the differences between the Canadian fund and the American?

Mr. Helm: That may be a question you could pursue with the CRTC, as well.

Senator Oliver: Yours is the department which drew the statute and you must have had some policy initiatives in mind. What are they?

Mr. Larry Shaw, Acting Director General, Industry Canada: Senator, this issue must be viewed in light of what the existing practice is. It is well-known to senators that there are, and have been for a considerable time, cross subsidies in the telecommunications system, generally flowing to local residential service from the other services such as long distance and local business services.

When there was a monopoly, this was all handled internally by the telephone companies. As Mr. Helm indicated, we are moving rapidly away from a monopoly situation, and we now have a situation where there is active competition in the long distance market. The commission has approved local competition and has put in what are termed portable subsidies in the local market. The purpose of those portable subsidies is to support local service in high-cost rural and remote areas.

In keeping with some of the other administrative powers that the commission is adopting, such as third-party administration of numbering, they would also like to adopt a process where there is

Le sénateur Oliver: N'est-ce pas le moment d'agir? Vous êtes en train d'installer des satellites dont la propriété est entièrement étrangère. Pourquoi ne pas tout faire maintenant pour être dans la même situation que vos partenaires commerciaux?

M. Helm: Il s'agit essentiellement d'une décision de politique. Je pense que la dernière fois, le gouvernement a simplement décidé qu'il était dans l'intérêt public de conserver nos règles actuelles pour ce qui est des entreprises fonctionnant à partir d'installations au Canada. Ces règles sont assez généreuses. Les fournisseurs étrangers, par le biais d'investissements directs et indirects, peuvent en détenir la propriété jusqu'à environ 46 p. 100.

Le sénateur Oliver: Il y a une grosse différence entre 46 et 100 p. 100.

M. Helm: Effectivement. Certains pays nous l'ont signalé.

Le sénateur Oliver: Ma deuxième question concerne le numérotage. Vous dites dans votre présentation que le CRTC se voit conférer le pouvoir d'exiger que les fournisseurs de services de télécommunications contribuent à un fonds qui servirait à subventionner les services téléphoniques locaux dans un marché concurrentiel. Aux États-Unis, il existe ce qu'on appelle le Universal Service Fund qui est également en train d'être établi pour subventionner les services téléphoniques aux régions éloignées et rurales ainsi qu'aux personnes pauvres.

Le fonds canadien s'inspire-t-il du modèle américain? Quelles sont les similarités et les différences entre le fonds canadien et le fonds américain?

M. Helm: C'est une question qu'il serait peut-être préférable de poser au CRTC.

Le sénateur Oliver: Vous êtes le ministère qui a établi le projet de loi et vous deviez avoir certaines politiques en tête. Quelles sont-elles?

M. Larry Shaw, directeur général par intérim, Industrie Canada: Sénateur, cette question doit être examinée en fonction de ce qui se fait à l'heure actuelle. Les sénateurs savent bien que l'interfinancement existe depuis un certain temps dans le système de télécommunications, c'est-à-dire qu'en général, les recettes provenant d'autres services comme les services interurbains et les services d'affaires locaux servent à subventionner les services résidentiels locaux.

Lorsqu'il y avait monopole, c'était les compagnies de téléphone qui s'occupaient de tout cela de façon interne. Comme M. Helm l'a indiqué, nous sommes en train de mettre fin à cette situation de monopole et nous sommes maintenant dans une situation où il existe une réelle concurrence sur le marché de l'interurbain. Le conseil a approuvé la concurrence locale et a prévu ce que l'on appelle des subventions transférables sur le marché local. L'objet de ces subventions transférables est d'appuyer les services locaux dans les régions rurales et éloignées où les coûts sont élevés.

En accord avec certains des autres pouvoirs à caractère administratif qu'adopte le conseil, la gestion par des tierces parties par exemple, ils aimeraient aussi adopter un processus qui

third-party administration of this subsidy flow. The subsidy flow will continue to derive from a number of suppliers of long distance service and go to a number of suppliers of local service. All suppliers of local service that operate in high-cost areas will be eligible for the subsidies. This is creating the opportunity for the existing subsidies to be administered by a third party. It is not really any more complicated than that.

As Mr. Helm said, if the commission is making a presentation before your committee, they could confirm, as they did in the other place, their intention to maintain the existing process through a third-party administrator.

Senator Oliver: My third question is on licensing, and this is a major concern of mine. Most other major countries do not have a regime that is as repressive as this. It seems to me that the CRTC has the authority, through its present order and powers, to do what you want it to do through a brand-new regime of licensing. The CRTC seemed to use some of those powers in the recent Hong Kong case. Why is it necessary to have a licensing regime now? Given the trend towards liberalization in telecommunications markets, why should Canada be licensing rather than relying on the market or trade agreements to deal with telecommunications problems?

Mr. Helm: Several of us may wish to respond to that, senator. We know you are concerned about it.

Let us look at the situation that will obtain when we do have competitive international service providers in Canada. We will be dealing with many countries around the world which are also competitive. A market force should work in those circumstances. There are also many countries which will continue to have monopolies, and they will probably continue for some time. It is hard to predict.

When all Canadian carriers are forced to land their international traffic in a foreign country through one monopoly player, which can also operate in Canada with its own resale company, the dynamic become interesting. What is driving it is not market forces, because a monopoly is not subject to market forces so they can basically do whatever they want.

In the absence of market force playing, which would be the clear preference under the act, and with the opportunity for monopolies to distort market pressures, the traditional response is some level of regulation. The CRTC has dealt with examples of this in the past, and everyone felt it was a long, laborious and not terribly efficient process. The CRTC eventually solved the problem you referred to, but it was not an easy route.

Senator Oliver: They dealt with that by way of an order. They did not need a licensing regime to solve it.

confierait à une tierce partie la gestion de ces subventions. Elles continueront de provenir d'un certain nombre de fournisseurs de services interurbains et seront distribuées à un certain nombre de fournisseurs de services locaux. Tous les fournisseurs de services locaux qui exercent leurs activités dans des régions de vie chère seront admissibles à ces subventions. On offre ainsi la possibilité à une tierce partie de gérer les subventions existantes. Ce n'est pas vraiment plus compliqué que cela.

Comme l'a dit M. Helm, si le conseil vient exposer son point de vue devant votre comité, il pourrait confirmer, comme il l'a fait à l'autre endroit, son intention de maintenir le processus existant par l'entremise d'une tierce partie.

Le sénateur Oliver: Ma troisième question porte sur la délivrance de licences et c'est un sujet qui m'intéresse vivement. La plupart des autres grands pays n'ont pas de régime aussi répressif que celui-ci. Il me semble que le CRTC a le pouvoir à l'heure qu'il est de faire ce à quoi vous aspirez de faire par l'entremise d'un régime flambant neuf d'attribution de licences. Le CRTC a semblé utilisé certains de ces pouvoirs dans la récente affaire de Hong Kong Telecommunications. Pourquoi est-il nécessaire maintenant de mettre en place un régime d'attribution de licences? Étant donné la tendance vers la libéralisation des marchés des télécommunications, pourquoi le Canada devrait-il se tourner, pour régler les problèmes de télécommunication, vers la délivrance de licences plutôt que de s'en remettre au libre jeu du marché ou aux ententes commerciales?

M. Helm: Plusieurs d'entre nous aimeraient répondre à cela, sénateur. Nous savons que cette question vous préoccupe.

Examinons la situation telle qu'elle sera lorsque des fournisseurs internationaux de services viendront livrer concurrence aux entreprises canadiennes. Nous aurons affaire à de nombreux pays qui sont tout aussi concurrentiels. Le libre jeu du marché devrait intervenir dans ces circonstances. Il y a aussi de nombreux pays qui continueront à détenir des monopoles et ce, probablement pendant un certain temps. C'est difficile à prévoir.

Lorsque toutes les entreprises de télécommunication canadiennes sont obligées d'amener leur trafic international dans un pays étranger par l'entremise d'une entreprise qui détient le monopole, qui peut aussi exercer ses activités au Canada avec son propre revendeur, la dynamique devient intéressante. Ce n'est plus le libre jeu du marché qui la crée. Comme que le monopole n'est plus assujéti aux forces du marché, ils peuvent faire pour ainsi dire ce qu'ils veulent.

Sans le libre jeu du marché, ce qui serait préférable selon la loi, et vu que les monopoles risquent de fausser les pressions exercées sur le marché, la réponse traditionnelle se trouve dans un certain cadre de réglementation. Le CRTC a vécu certaines expériences par le passé et tout le monde s'est entendu pour dire qu'il s'agissait d'un processus long, pénible et très peu efficace. Le CRTC a finalement réglé le problème dont vous avez parlé, mais il n'a pas eu la tâche facile.

Le sénateur Oliver: Il a réglé le problème par l'entremise d'une ordonnance. Il n'a pas eu besoin d'un régime d'attribution de licences pour y parvenir.

Mr. Helm: I understand there were hearings and tariff adjustments. I believe it went on for some time.

The hope is that this proposed mechanism will be a more efficient and lighter-handed way to deal with problems that may come up.

Incidentally, knowing there has been some discussion about this, we did some research regarding the situation in other WTO member countries. You may be interested to know that of the 53 WTO members who guaranteed market access for international telecommunications services and facilities, virtually all of them have a mechanism such as a licensing regime, a permit, an authorization, or a concession. It is called different things, but it is that kind of mechanism. The list of countries is long and includes all the obvious players. We deal in those countries where most of our international traffic goes. Canada was very much the odd one out in that sense of not having any kind of mechanism that dealt directly with the people providing the international telecom service.

Our hope is that this mechanism the commission is considering will describe exactly how it will be administered. The intent is clearly that it will be a light-handed, simple mechanism, but one that will deal with problems which we almost certainly expect to arise.

Senator Oliver: What is the anti-competitive behaviour about which you are concerned?

Mr. Helm: For example, a monopoly operating in a particular country can charge basically whatever it wants to whatever countries or carriers it wants to terminate their calls in its country. If it has a reseller in Canada, its reseller can pick up traffic and carry it over to this country. It could then give its own reseller an extremely preferential rate. It might let its reseller terminate calls for half the price charged by companies like Teleglobe or the Stentor members.

Senator Oliver: Hong Kong Tel tried that and it was resolved. What is the problem?

Mr. Helm: We might differ on how long or how readily that problem was resolved, but you are right, it was eventually resolved. That is one example.

Mr. Shaw: Among the technical issues in the negotiations leading to the agreement on basic telecom, the most hotly contested and debated aspect was international services. The reason for the lengthy debate and discussion was that every country was concerned about the potential for dominant carriers or monopolies in other countries to benefit from their position and damage competition in the home country. For example, in our case, a monopoly in China, which is not a WTO member and is not in any fashion bound by this agreement, could be used to damage competition. The way they would do that, as Mr. Helm described, would be by giving a Canadian-based reseller that they own preferential access to China, access that is not available to any Canadian carrier. That preferential access would allow the

M. Helm: Je crois comprendre qu'il y a eu des audiences et des rajustements des tarifs. Je crois que cela a duré un certain temps.

Nous avons l'espoir que le mécanisme proposé sera plus efficace et permettra plus facilement de régler les problèmes qui pourront survenir.

Soit dit en passant, sachant que cette affaire avait fait l'objet de discussions, nous avons fait des recherches sur la situation dans d'autres pays membres de l'OMC. Cela vous intéressera peut-être d'apprendre que les 53 membres de l'organisme qui ont garanti l'accès de leur marché aux installations et aux services internationaux de communication disposent presque tous d'un mécanisme tel qu'un régime d'attribution de licences, un permis, une autorisation ou une concession. Le nom peut varier, mais c'est un mécanisme de ce genre. La liste des pays est longue et inclut tous les intervenants évidents. Nous faisons affaire avec ces pays où aboutit la majeure partie de notre trafic international. Le Canada était à peu près le seul pays qui différait, en ce sens qu'il ne disposait d'aucun mécanisme pour traiter directement avec les fournisseurs de services internationaux de télécommunication.

Nous avons l'espoir que ce mécanisme auquel songe le conseil décrira exactement la façon dont il sera administré. On veut de toute évidence qu'il soit simple et facile à administrer, mais qu'il permette de régler les problèmes que nous avons la presque certitude de voir surgir.

Le sénateur Oliver: De quel comportement anticoncurrentiel vous inquiétez-vous?

M. Helm: Par exemple, un détenteur de monopole exerçant ses activités dans un pays peut exiger pour ainsi dire le tarif qu'il veut des pays ou des entreprises de son choix pour terminer l'acheminement de leurs appels dans son pays. S'il a un revendeur de services interurbains au Canada, celui-ci peut prendre le trafic et le transférer dans ce pays. Le détenteur de monopole pourrait alors consentir à son propre revendeur un tarif nettement préférentiel. Il pourrait le laisser terminer les acheminements pour la moitié du prix exigé d'entreprises comme Téléglobe ou les entreprises membres de Stentor.

Le sénateur Oliver: Hong Kong Telecommunications a essayé et la question a été réglée. Quel est le problème?

M. Helm: Il se peut que nous différions d'opinion sur le temps qu'il a fallu pour régler le problème ou sur la facilité avec laquelle on y est parvenu, mais vous avez raison de dire que l'on a finalement trouvé une solution. Il s'agit d'un exemple.

M. Shaw: Parmi les aspects techniques des négociations qui ont mené à l'accord sur les services de télécommunications de base, le plus contesté et le plus débattu a été celui des services internationaux. S'il en a été ainsi, c'est que chaque pays craignait que les entreprises puissantes ou les monopoles dans d'autres pays profitent de leur position et nuisent à la concurrence dans leur pays d'origine. Par exemple, dans notre cas, un monopole en Chine, pays qui n'est pas membre de l'OMC et qui n'est d'aucune façon lié par cet accord, pourrait être utilisé pour nuire à la concurrence. Comme l'a dit M. Helm, il s'agirait pour le détenteur de monopole de donner à un de ses revendeurs dotés d'installations au Canada un accès préférentiel à la Chine, accès qui n'est accordé à aucune entreprise canadienne. Le revendeur

Chinese reseller to undercut the prices of the Canadian carriers or, for that matter, other foreign carriers that are operating quite legitimately out of Canada into that market.

Senator Oliver mentioned one example. What was interesting in that case was that the damage was not restricted to the home market of the monopolist. They were able, in a very short time, to gain a large share of the market between Canada and Hong Kong. Their Canadian-based reseller was also able to gain a significant share of adjacent Asian markets. The damage was not restricted to just the one area. They basically levered that into something else.

I would like to address another point made by Senator Oliver. He points out quite accurately that the commission was able to deal with a situation that existed. However, that situation existed at a time when there was a monopoly on international service; that is, you were dealing with one facilities-based carrier from Canada to the foreign country at a time when there was a de facto monopoly on local services. In other words, the only way you could get that traffic to Hong Kong was to go through B.C. Tel or Bell Canada. Either you used Teleglobe or you did not use Teleglobe. It was an on-off situation. There were no other options.

Since that time, the local services market has been opened up to competition. We already have multiple suppliers of local access, and there will be a few more very shortly. The international market is being opened up as well, so we will have multiple suppliers of international services, some of which are facilities-based. We will not have — I do not want to offend Teleglobe or anyone else — the nice, tight little club that existed previously.

The licensing approach is intended to condition the behaviour of these carriers. I believe the commission will set it up as follows: The companies will have to commit to certain forms of behaviour, and the behaviour will be the same for all of them. In other words, you cannot benefit from affiliation with a monopoly or a dominant carrier.

Again, the commission is far better placed than we are to advise you what its specific thinking is, but as Mr. Helm said, virtually every other country in the world has seen fit to establish a licensing regime, in many cases for all of their carriers but in virtually every case for international carriers.

At this time, we do not have any comfort, other than via a licensing regime, that Canada can be protected from anti-competitive behaviour by monopolies or dominant carriers in other countries.

I would remind senators that there are a number of important countries which are not members of the WTO and are not bound by the general agreement. As well, a number of important countries are not bound by the agreement on basic telecoms, as they were not parties to that agreement. We will need some level of comfort that we can be protected against anti-competitive behaviour, not by our carriers but by foreign carriers. That is the purpose of the licensing regime.

chinois pourrait ainsi vendre ses services moins cher que les entreprises canadiennes ou, d'ailleurs, que d'autres entreprises étrangères qui fonctionnent de façon très légitime à partir d'installations au Canada sur ce marché.

Le sénateur Oliver a donné un exemple dont l'intérêt résidait dans le fait que le préjudice ne se limitait pas au marché d'origine du détenteur du monopole. Les entreprises ont pu, dans un court laps de temps, accaparer une large part du marché entre le Canada et Hong Kong. Leur revendeur doté d'installations au Canada a pu aussi s'emparer d'une part importante des marchés asiatiques voisins. Le préjudice ne s'est pas limité à cette seule région. Elles s'en sont pour ainsi dire servi comme levier.

J'aimerais maintenant parler d'un autre point soulevé par le sénateur Oliver. Il a dit très justement que le conseil a pu composer avec la situation. Cependant, cette situation existait à un moment où la fourniture de services internationaux faisait l'objet d'un monopole; c'est-à-dire que vous aviez affaire à une exploitation à partir d'installations au Canada vers un pays étranger alors qu'un monopole de fait était exercé sur les services locaux. Autrement dit, pour transférer ce trafic à Hong Kong, il fallait absolument passer par l'entremise de B.C. Tel ou Bell Canada. Ou vous utilisiez Téléglobe ou vous ne l'utilisiez pas. C'était tout ou rien. Il n'y avait pas d'autres options.

Depuis lors, le marché des services locaux a été ouvert à la concurrence. Nous avons déjà de multiples fournisseurs de services locaux et d'autres s'ajouteront très prochainement. Comme on ouvre aussi le marché international, nous aurons de multiples fournisseurs de services internationaux dont certains sont dotés d'installations. Nous n'aurons pas — et je ne veux pas offenser Téléglobe ni personne d'autre — le beau club restreint qui existait auparavant.

L'adoption d'un régime d'attribution de licences vise à conditionner le comportement de ces entreprises. Je crois que le conseil exigera de ces dernières qu'elles s'engagent à adopter un certain comportement qui sera le même pour tous. Autrement dit, elles ne pourront profiter de l'affiliation à un monopole ou à une entreprise puissante.

À nouveau, le conseil est beaucoup mieux placé que nous pour vous renseigner sur son raisonnement, mais, comme l'a dit M. Helm, presque tous les autres pays ont jugé bon de mettre en place un régime d'octroi de licences s'appliquant souvent à toutes leurs entreprises et pour ainsi dire toujours aux entreprises étrangères.

Actuellement, nous n'avons rien d'autre qui nous protège contre les pratiques anticoncurrentielles des monopoles ou des fournisseurs dominants étrangers.

Je rappelle aux sénateurs que plusieurs pays importants ne font pas partie de l'OMC et qu'ils ne sont donc pas tenus de respecter l'accord général. De plus, plusieurs pays importants n'ont pas à respecter l'accord sur les services de télécommunications de base puisqu'ils n'en sont pas signataires. Il nous faudra certaines assurances nous mettant à l'abri des pratiques anticoncurrentielles, non pas d'entreprises canadiennes, mais d'entreprises étrangères. C'est là la raison d'être du régime de licences.

Senator Bryden: A lot of Canadians like me do not understand a great deal about what happens in the area of telecommunications, but they are very proud and very satisfied with our telecommunications system. I come from New Brunswick, and I happen to think we have one of the best telecommunications systems in the world.

I was away on the other side of the world in January, and it was a wonderful comfort to pick up a pay phone and dial six digits to hear someone say, "Welcome to Canada. For service in English, press 1, and for service in French, press 2." I would hate to get into a situation where we would jeopardize that.

I am concerned, for example, with the comment about the licensing of telecommunications service providers. Why is this needed? Then I read, in the last bullet on page 7 of your brief, the following:

The introduction of a licensing regime... is consistent with similar regimes already put in place by our major trading partners, most notably the United States.

I take it that if the United States was not a signatory to this agreement — and in the opinion of many people, their system is not nearly as good as ours — we probably would not be either.

Mr. Helm: That is hypothetical, and I am not sure how to respond.

In our trading agreements, our major partner, of course, is the United States. I think something like 80 per cent of our international telephone traffic goes to the United States, and we have had a good working relationship with them for some time.

On réflexion, I think we would certainly be part of an international pact like that anyway. A large number of global telecommunications systems, such as low Earth-orbiting satellites, are coming on stream. Increasingly, service is global and barriers are disappearing. We will have more and more ways and opportunities to make calls around the world, which demands that there be international agreements whereby countries come together and agree that they will play by a common set of rules.

I am having trouble with the question because I find it a little inconceivable that the U.S. would not be part of such an agreement, but I think an agreement like this has to happen and Canada must be part of it.

Senator Bryden: As you know, another treaty is presently being debated, the MAI agreement. For whatever reason, it has been put on hold for a year and a half, presumably because there are concerns about its potential impact on the sovereignty of various nations, including Canada. Is this agreement, and its implementation by this bill, really the telecommunications section of the MAI, and could overriding sovereignty issues arise here?

Le sénateur Bryden: Beaucoup de Canadiens comme moi ne comprennent pas grand-chose à ce qui se passe dans le domaine des télécommunications. Cependant, ils tirent une grande fierté et une grande satisfaction de notre réseau de télécommunications. Je viens du Nouveau-Brunswick. J'estime que nous avons l'un des meilleurs réseaux de télécommunications du monde.

En janvier, je me trouvais de l'autre côté de la Terre. Il était extrêmement rassurant de n'avoir qu'à trouver une boîte téléphonique et à presser six chiffres pour entendre quelqu'un me dire: «Le Canada vous souhaite la bienvenue. Pour obtenir le service en anglais, appuyez sur le 1. Pour obtenir le service en français, appuyez sur le 2». Je ne voudrais pas que cela soit compromis.

Ainsi, vos propos au sujet de l'octroi de licences aux fournisseurs de services de télécommunication me préoccupe. Pourquoi a-t-on besoin de ces licences? Puis je lis, au dernier point de la page 7 de votre mémoire:

L'instauration d'un régime de licences serait conforme... aux régimes semblables qui ont déjà été établis par nos principaux partenaires commerciaux, plus particulièrement les États-Unis.

J'en déduis que, si les États-Unis n'étaient pas signataires de l'accord — et de l'avis de beaucoup de personnes, leur régime est loin d'être aussi bon que le nôtre —, nous ne le serions probablement pas, non plus.

M. Helm: Vous me soumettez un cas hypothétique, et j'hésite quant à la façon d'y réagir.

Dans les accords commerciaux que signe le Canada, son principal partenaire est, bien sûr, les États-Unis. Quelque 80 p. 100 de nos appels téléphoniques internationaux sont destinés aux États-Unis, et nous entretenons de bonnes relations de travail avec eux depuis quelque temps déjà.

À la réflexion, nous souscririons certainement à un pacte international de ce genre, de toute façon. Beaucoup de systèmes de télécommunications mondiaux, comme les satellites sur orbite basse terrestre, commencent à être utilisés. De plus en plus, le service offert est mondial, et les barrières éclatent. Nous disposerons de plus en plus de moyens et de possibilités de faire des appels partout dans le monde, ce qui exige la conclusion d'accords internationaux grâce auxquels les pays s'entendent pour adopter une série de règles communes.

Votre question me donne du fil à retordre, car il est pour moi inconcevable que les États-Unis ne soient pas partie à pareil accord. Cependant, l'existence d'un pareil accord et l'adhésion du Canada sont des incontournables.

Le sénateur Bryden: Comme vous le savez, un autre traité est actuellement débattu, soit l'Accord multilatéral sur l'investissement, l'AMI. Quelle qu'en soit la raison, il a été mis en veilleuse pour un an et demi, en principe parce qu'on s'inquiète de son incidence éventuelle sur la souveraineté de divers États, y compris du Canada. L'accord dont il est question, mis en oeuvre grâce au projet de loi à l'étude, ne représente-t-il pas en réalité la partie Télécommunications de l'AMI et ne fera-t-il pas craindre des accrocs encore plus grands à la souveraineté?

Mr. Helm: To the first part of your question, no, there is no connection, but I am by no means an expert on the MAI. We are moving into the context of the OECD here, I believe.

This agreement is part of the World Trade Organization. They are separate things; they are not related; there is no connection at all.

Are there sovereignty implications? I would say no.

You pointed out earlier — quite correctly, and I think everyone at this table would certainly agree with you — that we have one of the best telecommunications systems in the world. There is no question about it. Our telecommunications service provider companies, domestically and internationally, are recognized throughout the world as amongst the best anywhere. This agreement gives them the opportunity to expand. Yes, it liberalizes our markets and therefore other carriers will come here, but it also provides an opportunity for Canadian companies, which have an enormous degree of competence and qualifications, to go abroad easily and set up businesses in other countries around the world to provide services on a competitive basis. A number of them will do that — in fact, are now doing that. There is no doubt in my mind that they will flourish and do well. I think this should be seen in the context of opening up opportunities for our excellent Canadian companies to export their expertise.

Senator Bryden: As everyone is aware, there is a huge number of mergers and acquisitions occurring at an international level all over the world. By way of example, one of the things that is contained in this bill concerns opening up the ownership of cables and satellites to foreign ownership.

Will it be open for foreign owners of our cables and our satellites — under this bill they will have a perfectly legitimate right to own them — to merge so that all our connecting services will be controlled by one multinational?

Mr. Helm: I think not. Canada decided in the WTO negotiations that we would maintain our domestic ownership control requirements for Canadian common carriers, for those telephone companies that provide service either to your home or to your business.

Senator Bryden: I think you misunderstood me. I am talking about the international connections. It says here that 100 per cent foreign ownership of submarine cables is now possible. It is a similar situation for ground-based satellites. If there are, say, two big operators of those connections and they merge or acquire each other, will we end up with one service provider? If that happens, presumably some multinational could flip a switch and we would no longer have a connection.

Mr. Helm: I do not think so. There is no sign of that happening. Internationally, it is intensely competitive.

M. Helm: Pour ce qui est de la première partie de votre question, non, il n'y a pas de rapport. Cependant, je suis loin d'être un expert de l'AMI. Si je ne m'abuse, c'est une question qui relève de l'OCDE.

Cet accord est négocié sous les auspices de l'Organisation mondiale du commerce. Ce sont deux choses distinctes, sans lien aucun. Il n'y a vraiment pas de rapport entre les deux.

Vous me demandez si la souveraineté semble affectée? Je ne le crois pas.

Vous avez fait remarquer tout à l'heure, à juste titre — et je crois que toutes les personnes assises à la table seraient certes d'accord avec vous —, que nous avons un des meilleurs réseaux de télécommunications au monde. Cela ne fait aucun doute. Nos entreprises de fourniture de services de télécommunications, à l'échelle canadienne comme internationale, sont reconnues comme étant les meilleures partout dans le monde. Cet accord leur donne la possibilité de prendre de l'expansion. L'accord libéralise effectivement nos marchés, de sorte qu'il faut s'attendre à l'arrivée de nouvelles entreprises. Cependant, il donne aussi aux entreprises canadiennes, très compétentes, la possibilité de pénétrer facilement les marchés étrangers et d'ouvrir des filiales dans d'autres pays en vue d'offrir des services concurrentiels. Plusieurs d'entre elles le feront — en fait, elles sont déjà en train de le faire. Je suis convaincu qu'elles arriveront à tirer leur épingle du jeu et à prospérer. Il faut voir cet accord comme un moyen d'élargir les horizons commerciaux de nos excellentes entreprises canadiennes.

Le sénateur Bryden: Comme chacun le sait, on procède à beaucoup de fusions et d'acquisitions à l'échelle internationale. À titre d'exemple, une des dispositions du projet de loi à l'étude concerne la levée des restrictions relatives à la propriété étrangère des câbles sous-marins internationaux et des stations terriennes de télécommunications par satellites.

Permettra-t-on à ces propriétaires étrangers — aux termes du projet de loi à l'étude, ils seront parfaitement en droit de les acquérir — de fusionner de manière à placer sous le contrôle d'une seule multinationale tous nos services de liaison?

M. Helm: Je ne le crois pas. Le Canada a décidé, à la table de négociations de l'accord établissant l'Organisation mondiale du commerce, de maintenir ses exigences relatives au contrôle et à la propriété des fournisseurs canadiens de services communs, c'est-à-dire des entreprises de téléphonie qui assurent le service jusque chez vous ou jusqu'à votre bureau.

Le sénateur Bryden: Vous m'avez mal compris. Je parle des liaisons internationales. Le texte dit qu'il sera dorénavant possible à une entreprise étrangère d'être la propriétaire exclusive des câbles sous-marins et des stations terriennes de communications par satellites. Si deux grands fournisseurs de ces services de liaison décident de fusionner ou que l'un acquiert l'autre, nous retrouverons-nous avec un seul fournisseur? Dans l'affirmative, on peut supposer qu'il serait possible à une multinationale de nous retirer le service.

M. Helm: Je ne le crois pas. Rien ne laisse présager d'une pareille situation. La concurrence est très vive sur le marché international.

Senator Bryden: Is that possible, though?

Mr. Helm: I would be inclined to think not, because the competition authorities of each domestic country still maintain their power as to who operates within the country. A number of countries around the world are committed to that.

Senator Bryden: Under this bill, what would prevent that? We are not talking about what is in the country; we are talking about the cable. For example, we have three cables that connect Europe and North America. Each cable is owned by a different company. Let us say they merge and there is only one service provider. What is contained in this bill — or in any act in Canada, for that matter — to prevent this from happening or to prevent the person who controls that cable from cutting it off?

Mr. Shaw: First, there is nothing in this bill that in any fashion weakens our ability to deal with that exact issue, either domestic or internationally. One of the major objectives in liberalizing the ownership of the international cables is to attract more cables to land in Canada or satellite systems to operate either from Canada or to Canada.

The important point is exactly as Mr. Helm stated it. The Competition Act deals with questions such as whether or not there are monopolies or market conditions that are preventing the efficient operation of the market. In addition, we still must license, under various acts, the submarine cables or the satellite earth stations that work with the satellite systems. We will not authorize a transfer of licence if it will result in a harmful lessening of competition. Quite frankly, our colleagues at the competition bureau would not let us transfer a licence in that case.

There is nothing in this proposed act that in any fashion limits any of the existing powers to control that kind of anti-competitive behaviour. We continue to have a variety of tools to deal with anti-competitive behaviour. It was something that was never covered under the Telecommunications Act.

Senator Bryden: Before this, it was impossible to have 100 per cent foreign ownership of submarine cables and earth stations, is that correct? Now it will be possible. Some company or companies in Europe could have 100 per cent ownership of our submarine connections and earth stations connecting us with the rest of the world.

Mr. Shaw: It is worthwhile to remember that cable is connected on either end. The European competition authorities, or the American, or the Japanese, or anyone else, would have no more desire than we do to have those all under common ownership. No one has a practical concern with this. It is not happening. In fact, we are seeing an explosion of international consortia going into this business. At the same time, it is something that everyone talks about.

Are we satisfied that we have the means to guard against that if it should ever come to pass? Canada is satisfied that we have the

Le sénateur Bryden: Est-ce possible, néanmoins?

M. Helm: J'aurais tendance à croire que non, parce que les autorités qui veillent à la concurrence dans chaque pays conservent le pouvoir de décider qui est autorisé à offrir le service chez elles. Plusieurs pays s'y sont engagés.

Le sénateur Bryden: Qu'est-ce qui, dans le projet de loi à l'étude, empêcherait une pareille situation de se produire? Il n'est pas question de l'infrastructure au pays même, mais du câble. Par exemple, nous avons trois câbles qui relient l'Europe à l'Amérique du Nord. Chaque câble est la propriété d'une entreprise différente. Supposons, un instant, que ces entreprises fusionnent et qu'il n'y a plus qu'un seul fournisseur de services. Quelles dispositions du projet de loi à l'étude ou, en fait, de toute loi canadienne empêcherait une telle fusion ou l'entreprise qui contrôle le câble de le couper?

M. Shaw: Je précise tout d'abord que rien dans le projet de loi à l'étude ne nuit à notre capacité de traiter d'une pareille situation, que ce soit au Canada même ou à l'échelle internationale. Un des principaux objectifs de cette levée des restrictions s'appliquant à la propriété des câbles internationaux est d'attirer l'atterrissage de plus de câbles au Canada ou l'établissement de plus de stations terrestres ici.

Le point essentiel à retenir est exactement celui que vous a décrit M. Helm. La Loi sur la concurrence porte sur des questions comme l'existence de monopoles ou d'une conjoncture qui nuit au bon fonctionnement du marché. De plus, aux termes de diverses lois, il faudra continuer d'obtenir une licence pour exploiter des câbles sous-marins ou des stations terrestres. Nous n'autoriserons pas le transfert d'une licence si nous estimons qu'il nuira à la concurrence. En toute franchise, nos collègues du bureau de la concurrence nous mettront des bâtons dans les roues en pareil cas.

Rien dans le projet de loi ne limite, de quelque façon que ce soit, les pouvoirs existants qui permettent d'empêcher ce genre de comportement anticoncurrentiel. Nous continuons d'avoir à notre disposition toute une gamme d'outils nous permettant de voir aux pratiques anticoncurrentielles. La Loi sur les télécommunications n'a jamais rien prévu à cet égard.

Le sénateur Bryden: Auparavant, il était impossible d'être le propriétaire exclusif des câbles sous-marins et des stations terrestres, n'est-ce pas? Désormais, ce sera possible. Des entreprises européennes pourraient être les propriétaires exclusives des câbles sous-marins et des stations terrestres qui nous relient au reste du monde.

M. Shaw: Il serait bon de se rappeler que le câble est raccordé aux deux extrémités. Les autorités européennes veillant à la concurrence, tout comme les autorités américaines ou nippones, entre autres, ne verraient pas, elles non plus, d'un bon oeil que ces infrastructures appartiennent à une seule personne. Cela n'inquiète personne, en réalité. Cela ne se fait pas. En fait, nous assistons à une explosion des consortiums internationaux dans ce secteur. Simultanément, c'est un sujet dont tout le monde parle.

Sommes-nous convaincus d'avoir les moyens voulus pour nous protéger dans une éventualité pareille? Le Canada est convaincu

means, and so are all the other countries. It is something that the competition authorities talk about amongst themselves.

Senator Bryden: There are those of us who believe that we are coming to a stage where governments will not run their countries but international conglomerates, with budgets larger than Canada's, will. If they were to own 100 per cent of our international connection, they perhaps would not have the right to do so, but they would have the power to shut it off.

The Chairman: Mr. Helm, Mr. MacGillivray, Mr. Shaw and Ms Nickason, thank you very much for your presentation and the answers to our questions.

We will now hear from the representatives of North American Gateway Incorporated.

Mr. Science, we will listen to your presentation and then senators will have questions for you. We will then take time for questions. Please proceed.

Mr. Adrian Science, President and Chief Executive Officer, North American Gateway Inc.: Thank you for giving me the opportunity to present North American Gateway's views on Bill C-17.

North American Gateway supports the bill in its present form. The part of the bill concerning licences is of special concern to us. While I have said that we support the bill, we do have concerns about the freedom left to the CRTC to make policy in this area, and those concerns temper our support.

Before I elaborate on our concerns, however, allow me to tell you something about North American Gateway which will help you to understand our point of view. North American Gateway is based in Toronto. We are Teleglobe's main competitor in Canada. We have been in business since 1994. When the company started, the only employees were my wife and myself. The company now employees 25 people and we are intent on growing substantially.

We provide our services by reselling Teleglobe lines. We own our own switch in Toronto and shortly will be installing a second switch in England, where we have been licensed to provide international services. We intend, within two or three years, to be established in several other European countries as well.

Although we are an important customer of Teleglobe, it has not welcomed our arrival on the scene. Last year, it tried to persuade the CRTC to ban one of the techniques we use to provide our services, called switched hubbing. Teleglobe almost succeeded. The CRTC initially ruled in Teleglobe's favour, but we persuaded the Federal Court to stay the CRTC's decision pending an appeal to the Federal Court of Appeal. That appeal was never heard, however, because, to its credit, the CRTC reversed its decision in the mean time. In September of last year, the CRTC endorsed switched hubbing and it ordered Teleglobe to remove the provisions in its tariffs prohibiting switched hubbing.

d'en avoir les moyens, tout comme les autres pays. C'est une question dont les autorités en matière de concurrence discutent entre elles.

Le sénateur Bryden: Certains d'entre nous croient que nous en sommes au point où ce ne sont plus les gouvernements, mais des conglomerats internationaux, qui dirigeront les pays. Ils ont beaucoup plus d'argent que les gouvernements. S'ils devaient devenir les propriétaires exclusifs de nos infrastructures de liaison internationale, même s'ils n'en ont peut-être pas le droit, ils pourraient tout de même interrompre le service.

La présidente: M. Helm, M. MacGillivray, M. Shaw et Mme Nickason, je vous remercie beaucoup de nous avoir fait cet exposé et d'avoir répondu à nos questions.

Nous accueillons maintenant les porte-parole de North American Gateway Incorporated.

Monsieur Science, nous commencerons par entendre votre exposé, après quoi les sénateurs vous poseront des questions. Vous avez la parole.

M. Adrian Science, président-directeur général, North American Gateway Inc.: Je tiens d'abord à remercier le comité de me donner l'occasion d'exposer les vues de North American Gateway au sujet du projet de loi C-17.

Je précise d'emblée que North American Gateway appuie le projet de loi dans sa forme actuelle. La partie du projet de loi qui concerne les licences nous préoccupe cependant tout spécialement. Donc, bien que j'aie signalé notre appui au projet de loi, il demeure tempéré par les préoccupations que suscite chez nous le pouvoir du CRTC d'énoncer la politique dans ce secteur.

Avant d'aller plus loin, toutefois, permettez-moi de vous dire quelques mots de North American Gateway, ce qui vous aidera à comprendre notre point de vue. North American Gateway a son siège social à Toronto. Elle est le principal concurrent de Téléglobe au Canada. Lorsque l'entreprise a ouvert ses portes en 1994, ses seuls employés étaient mon épouse et moi-même. Elle emploie maintenant 25 personnes et elle projette d'en employer beaucoup plus.

Nous sommes des revendeurs des lignes de Téléglobe. Nous avons notre propre station de commutation à Toronto et nous en installerons sous peu une deuxième en Angleterre, où nous venons d'obtenir une licence en vue d'assurer le service international. Nous prévoyons, au cours des deux ou trois prochaines années, ouvrir des filiales dans plusieurs autres pays d'Europe.

Bien que nous soyons un client important de Téléglobe, cette entreprise n'était pas très heureuse de notre entrée en scène. L'an dernier, elle a essayé de persuader le CRTC d'interdire une des techniques que nous utilisons, soit la concentration, et elle est presque parvenue à ses fins. En effet, le CRTC avait initialement donné gain de cause à Téléglobe, mais nous avons persuadé la Cour fédérale de suspendre l'exécution de la décision jusqu'à ce qu'elle ait entendu notre cause en appel. Cet appel n'a jamais eu lieu, toutefois, parce que le CRTC — et c'est tout à son crédit — est revenu sur sa décision entre temps. En septembre dernier, le CRTC a accepté le principe de la concentration et a ordonné à Téléglobe de retrancher de ses tarifs les dispositions interdisant cette pratique.

Telelobe has since petitioned the cabinet to reverse the CRTC ruling and restore the original decision that we found so objectionable. We think it would be a great mistake for the cabinet to give in to Telelobe. A ban on switched hubbing would cripple competition at just the time that competition is ready to really get going. A reversal of the CRTC decision would also hurt consumers. Telelobe reduced its rates by 12 per cent as soon as the CRTC decision was made. Without the competition that switched hubbing provides, we would all be paying more than necessary for our overseas calls.

We find Telelobe's petition ironic. Telelobe's monopoly is supposed to end on October 1 at any rate. That is what this bill is about. Furthermore, Telelobe's future has never looked brighter. Its shares are at a record high; it has recently signed an arrangement with Stentor which effectively guarantees it the lion's shares of overseas traffic for at least three more years.

Apart from this action of our own, we have joined with the rest of the industry to form a coalition asking cabinet to reject Telelobe's petition. Yesterday, the coalition directed its collective response to the Telelobe petition. I joined the other leaders of the coalition — Stentor, AT&T Canada, Call-Net and Fonorola — in a press conference to draw attention to our united petition and to alert the press and the public to the dangers of a pro-Telelobe, anti-competitive decision by cabinet.

It is difficult for a small company such as our own to be a pioneer, and you will appreciate that we have been carrying a heavy load fighting for the liberalization of international telecommunications. We are gratified to see companies such as Stentor joining us to fight for more competition.

The bill before you is of great importance to our ongoing fight and to the future of competition in international telecommunications. While we support the provisions of Bill C-17 providing for the establishment of a licensing regime for international services, we also have some concerns. The bill will devolve very broad powers to the CRTC. If passed in its current form, Bill C-17 will authorize the CRTC to decide who to license and on what terms and conditions. It will also have the freedom to change any terms and conditions that it has previously set. We are uncomfortable with the breadth of that discretion conferred on the commission by this bill, especially in the absence of any indication from the government or the CRTC as to how these powers are to be used.

As Senator Kelly noted in his remarks at second reading, the government was supposed to have conducted a policy review of the regulation of overseas telecommunications, but the results of that review have never been released. Telelobe has been, since its establishment in 1948, both a monopoly and a chosen instrument of the Government of Canada in overseas telecommunications. Even after privatization in 1987, Telelobe's monopoly has been extended three times, for a total of 12 years. We at North American Gateway are very concerned that the broad regulatory

Télélobe a depuis lors présenté une pétition au Cabinet en vue de faire invalider la décision du CRTC et rétablir la décision initiale que nous jugions si contestable. Ce serait, selon nous, commettre une grande erreur que de céder aux demandes de Télélobe. Si l'on interdit la concentration, on entravera la concurrence au moment même où elle commence vraiment à s'installer. Les consommateurs aussi en souffriraient. Télélobe a réduit ses tarifs de 12 p. 100 dès que le CRTC a pris sa décision. Sans la concurrence que procure la concentration, nos appels transocéaniques nous coûteraient plus cher qu'il ne le faut.

La pétition présentée par Télélobe nous semble ironique. Le monopole de cette entreprise est censé prendre fin le 1^{er} octobre, de toute façon. Car c'est ce que prévoit le projet de loi à l'étude. De plus, l'avenir de Télélobe n'a jamais été aussi rose. Ses actions ont atteint un sommet; récemment, elle a signé avec Stentor un arrangement qui lui assure, dans les faits, la part du lion sur le marché des appels transocéaniques pour trois autres années au moins.

En plus des mesures que nous avons prises nous-mêmes, nous nous sommes joints au reste de l'industrie pour former une coalition qui demande au Cabinet de rejeter la pétition de Télélobe. Hier, la coalition a fait une réplique collective à la pétition de Télélobe. J'étais parmi les dirigeants de la coalition — qui regroupe Stentor, AT&T Canada, Call-Net et Fonorola — qui ont donné une conférence de presse pour attirer l'attention sur notre pétition commune et pour alerter la presse et l'opinion publique au danger d'une décision favorable à Télélobe et nuisible à la concurrence.

Il n'est pas facile pour une petite entreprise comme la nôtre d'être une pionnière, et vous comprendrez que la lutte que nous avons livrée jusqu'ici pour faire libéraliser le marché des télécommunications internationales est inégale. Nous sommes reconnaissants aux entreprises comme Stentor d'avoir fait front commun avec nous.

Le projet de loi à l'étude revêt une grande importance dans cette lutte et il sera déterminant pour l'avenir de la concurrence en télécommunications internationales. Bien que nous appuyions les dispositions du projet de loi C-17 qui permettent l'établissement d'un régime de licences pour les services internationaux, nous ne sommes pas sans préoccupation. Ainsi, le projet de loi confère d'énormes pouvoirs au CRTC. S'il est adopté dans sa version actuelle, il autorisera le CRTC à décider qui obtiendra une licence et selon quelles modalités et à changer les modalités antérieurement fixées. Une aussi grande latitude nous met mal à l'aise, étant donné surtout que ni le gouvernement, ni le CRTC n'a expliqué comment ces pouvoirs seront exercés.

Comme l'a fait remarquer le sénateur Kelly dans son allocution, à l'étape de la deuxième lecture, le gouvernement était censé examiner les principes à la base de la réglementation des télécommunications transocéaniques, mais les résultats de cet examen n'ont jamais été rendus publics. Télélobe est, depuis son établissement en 1948, à la fois un monopole et l'instrument choisi du gouvernement du Canada en matière de services de télécommunications transocéaniques. Même après sa privatisation en 1987, Télélobe a obtenu trois prolongations de son monopole,

powers proposed by Bill C-17 could be used to continue Teleglobe's privileged status to our disadvantage and to the disadvantage of competition and choice in overseas telecommunications.

As I speak, the CRTC is conducting a proceeding in which it intends to decide what licensing criteria it will adopt if Bill C-17 is passed. I believe that this puts the cart before the horse. I believe that it would have been valuable to the industry and to this committee to hear from the government and the CRTC on why it needed and how it intended to use such powers.

Nonetheless, we are participating in the CRTC's proceedings. We have advocated the adoption by the commission of certain general principles which should guide the licensing process. I wish to mention two.

First, we have made the point that the licensing regime should become a means of assisting the expansion of competition, not a means of limiting it. Therefore, we have told the CRTC that there should be no restriction on the number of licences to be issued. There should be open entry, as there is in the terminal equipment business and in the local and long distance service markets.

The second principle we have advocated in the CRTC proceedings is that the licensing regime should be light-handed. Licences should be general in scope. They should not be limited to certain routes or certain services, and nor should licensees face burdensome reporting requirements. Most carriers should be free to serve the routes they want at the prices they want. The only carriers that should have specific obligations to serve or that should face price controls are the carriers which are dominant on a particular route or who have some form of market power because they control local networks. Such carriers do not face the normal disciplines imposed by competition and must be regulated.

These dominant carriers inevitably include Teleglobe which has a long-standing monopoly over the provision of overseas circuits and will continue to be the main player for many years to come. It also includes foreign carriers which have similar monopolies in their home jurisdictions and who may want to compete in Canada. If they compete in Canada, they must not be able to use the monopoly power their foreign base gives them to compete unfairly with Canadian carriers.

The only justification for having any licensing regime is to assist the transition to competition. The focus must remain on the dominant carriers. It may be that the regulatory net must be big enough that all carriers come within its reach, but the mesh of the net should be large enough that North American Gateway and all other small carriers can swim free.

pour une durée totale de 12 ans. Nous, de North American Gateway, craignons énormément que les vastes pouvoirs de réglementation envisagés dans le projet de loi C-17 ne servent à maintenir le statut privilégié de Téléglobe, à notre détriment et au détriment de la concurrence et du choix en télécommunications transocéaniques.

À l'heure où je vous parle, le CRTC tient des audiences en vue de décider quels critères il utilisera pour octroyer des licences si le projet de loi C-17 est adopté. En fait, il vend la peau de l'ours avant de l'avoir tué. Il aurait été utile à l'industrie et au comité d'entendre du gouvernement et du CRTC les raisons pour lesquelles il fallait conférer de pareils pouvoirs au conseil et comment il entend les exercer.

Néanmoins, nous participons aux audiences du CRTC. Nous avons préconisé l'adoption, par le conseil, de certains grands principes directeurs qui gouverneraient l'octroi des licences. J'aimerais en mentionner deux.

Tout d'abord, nous avons fait valoir qu'il faudrait que le régime de licences contribue à accroître la concurrence, plutôt qu'à la limiter. Par conséquent, nous avons dit au CRTC qu'il ne faudrait pas limiter le nombre de licences octroyées. Il faudrait au contraire que l'entrée dans le secteur soit libre, comme elle l'est sur le marché de l'équipement terminal et du service de téléphonie local et interurbain.

Ensuite, nous avons demandé que le CRTC mette la pédale douce. Il faudrait que les licences aient une portée générale, qu'elles ne se bornent pas à certaines routes ou à certains services et qu'elles n'imposent pas beaucoup de paperasse. Il faudrait que la plupart des fournisseurs puissent offrir les routes de leur choix, au prix qui leur convient. Les seuls auxquels il faudrait imposer des obligations particulières quant à la prestation des services ou au contrôle des prix sont les fournisseurs dominants sur une route particulière ou ceux qui exercent un certain pouvoir sur le marché parce qu'ils contrôlent les réseaux locaux. En effet, ces fournisseurs ne sont pas soumis à la discipline habituelle de la concurrence, et il faut donc les réglementer.

Les fournisseurs dominants incluent inévitablement Téléglobe, qui détient un monopole de longue date sur la fourniture de circuits transocéaniques et qui continuera de s'imposer comme le principal fournisseur pendant de nombreuses années encore. Les fournisseurs étrangers qui détiennent des monopoles analogues chez eux et qui souhaitent peut-être livrer concurrence au Canada en font également partie. S'ils peuvent pénétrer notre marché, il faut les empêcher d'utiliser le pouvoir monopolistique que leur confère leur base à l'étranger pour livrer une concurrence déloyale aux entreprises canadiennes.

La seule raison qui justifie l'existence d'un régime de licences est de faciliter le passage à un marché concurrentiel. Il faut continuer d'insister sur les fournisseurs dominants. Il se peut qu'il faille élargir suffisamment le cadre de la réglementation pour y inclure tous les fournisseurs. Toutefois, il faudrait que les mailles du filet soient de dimensions suffisamment grandes pour laisser s'échapper North American Gateway et d'autres petits fournisseurs.

I have one final concern that I wish to share with you. One of the legacies of the Teleglobe monopoly is that it continues to own or control all the facilities for the carriage of Canadian overseas traffic. If competition is to thrive, we must have access to those facilities on reasonable commercial terms. For that to happen, the CRTC must order Teleglobe to file tariffs allowing other carriers to purchase interests in their cables, as has been done in other countries. This is also an issue which we will be taking up with the CRTC as part of its licensing hearings.

Thank you for the opportunity to contribute to your deliberations on Bill C-17. I welcome questions from the committee.

Senator Rompkey: My first question is, I am sure, born of my technological ignorance. I will ask it anyway because there may be others who do not understand.

On page 2 of your brief, you use the term "switched hubbing." Could you please explain that term.

Mr. Science: To use these glasses to illustrate, assume that this glass represents Canada and Canadian traffic; this glass represents an approved country which can act as a hubbing country; and this glass represents any other country around the world. If we want to deliver traffic from Canada to any other country around the world, switched hubbing entitles us to take that traffic to a regulatorily-approved country and have that country, through its carrier, switch the traffic to a third country. Therefore, switched hubbing is not a direct connect to that third country; it is switched through an intermediary country.

Senator Rompkey: It is the middleman?

Mr. Science: Yes.

Senator Rompkey: My second question relates to your remarks on page 13 about the possibility of ordering Teleglobe to file tariffs, allowing other carriers to purchase interest in their cables. I am reminded of the study the energy committee did on hydroelectricity. In the marketplace now, hydroelectricity flows either way, and that is a matter of market preference.

This is much the same principle. The carriers should be common, and there should be open access to those carriers. What occurred to me was the similarity between the two cases and the openness that is coming to the marketplace and the openness of access that is coming to the marketplace. I would like you to expand on that.

Mr. Science: There is a real timing issue. In order to accomplish this, at the moment we must lease facilities from Teleglobe. We lease those facilities on a purely rental basis at tariff prices which typically, to the U.K., would represent about \$50,000 a month. One would assume that a facility-based licence allows one to acquire rather than rent these facilities. If one compares that cost with a similar cost in the U.S. for acquisition, the cost of acquisition in the U.S. for that

Il y a une dernière préoccupation dont j'aimerais vous parler. Un des legs du monopole détenu par Téléglobe, c'est que cette entreprise continue d'être la propriétaire de toutes les installations d'acheminement des appels transocéaniques canadiens ou de les contrôler. Si l'on veut vraiment qu'il y ait concurrence sur le marché, il faut que nous ayons accès à ces installations à des conditions de marché raisonnables. Pour qu'il en soit ainsi, il faut que le CRTC ordonne à Téléglobe de déposer des tarifs qui permettent aux autres fournisseurs d'acquérir un intérêt dans ses câbles, comme cela se fait ailleurs. C'est un autre point dont nous discuterons avec le CRTC dans le cadre de ses audiences sur l'octroi de licences.

Je vous remercie de nous avoir permis de prendre part à vos délibérations concernant le projet de loi C-17. Je suis maintenant à la disposition des membres du comité qui ont des questions à me poser.

Le sénateur Rompkey: Ma première question tient, j'en suis sûr, à mon ignorance de la technologie. Je la pose de toute façon, car je ne suis peut-être pas le seul à ne pas comprendre.

À la page 2 de votre mémoire, vous utilisez l'expression «concentration». Pouvez-vous nous expliquer ce qu'elle signifie?

M. Science: Pour illustrer mon propos, je vais utiliser les verres que voici. Supposons que ce verre-ci représente le Canada et le trafic canadien. Cet autre verre représente un pays approuvé qui peut servir de point de concentration et, enfin, ce troisième verre représente le pays auquel est destiné l'appel. Si nous souhaitons acheminer un appel du Canada vers un autre pays, la concentration nous permet de le faire passer par un pays réglementaire où il sera pris en charge par le fournisseur local qui le dirigera vers le tiers pays. Donc, par «concentration», il faut comprendre qu'il n'existe pas de liaison directe avec le troisième pays; il faut passer par un pays intermédiaire.

Le sénateur Rompkey: C'est l'intermédiaire?

M. Science: Effectivement.

Le sénateur Rompkey: Ma deuxième question concerne les observations que vous faites à la page 13 au sujet de la possibilité d'ordonner à Téléglobe de déposer des tarifs permettant aux autres fournisseurs d'acquérir un intérêt dans ses câbles. Cela me rappelle l'étude faite par le comité de l'énergie au sujet de l'hydroélectricité. Actuellement, sur le marché, l'hydroélectricité circule dans un sens comme dans l'autre, selon la demande.

Le principe est à peu près le même. Il faudrait que les fournisseurs soient communs et que l'on ait libre accès à ces fournisseurs. J'ai été frappé par l'analogie entre les deux. L'ouverture du marché est imminente. J'aimerais que vous nous en parliez un peu plus.

M. Science: Le choix du bon moment est un enjeu réel. Pour acheminer les appels, en ce moment, nous sommes obligés de louer des installations de Téléglobe. Nous les louons à des tarifs qui, par exemple pour une liaison avec le Royaume-Uni, seraient d'environ 50 000 \$ par mois. En octobre — on peut supposer qu'une licence fondée sur l'installation permet d'acquérir plutôt que de louer —, si l'on compare le coût d'acquisition au coût analogue aux États-Unis, l'acquisition de ce circuit de 50 000 \$

\$50,000-per-month circuit is something in the order of a one-time payment of \$150,000. In three months, one would recover one's rental costs.

At the moment, in order to reduce that rental cost, one has the option of signing up with Teleglobe for a period of time. There is a discount for the length of the agreement. The problem is in not having published rates for acquisition and Teleglobe not having described whether we can roll over that lease into the acquisition when it becomes available. We need to dealt imminently with the problem of signing up for a long-term agreement and not knowing with certainty whether one can acquire and move from lease to acquisition. There is a gap and a void at the moment in terms of what the commercial terms should look like, and the sooner we know the better.

Senator Oliver: I had a question from page 13 as well. You talk about ordering Teleglobe to file tariffs allowing other carriers to purchase interests in their cables. You say this has been done in other countries. To what other countries do you refer?

Mr. Science: I refer to the U.K., Sweden, Australia, and I am sure there are others, including, certainly, most of the deregulated countries. In the States, there are enough providers of facilities that just normal commercial terms apply in the market conditions.

Senator Oliver: My other question related to the bill itself. The bill, as you heard from the department, is divided into five sections. It has five different parts. As I listened to your evidence, I began to wonder what section you oppose. The main purpose of this bill is to end the monopoly of Teleglobe, and I think you are in favour of that.

Mr. Science: Right.

Senator Oliver: You say you want to ensure that there is not a limit on the number of people who can get licences, but you have already appeared before the CRTC on their hearings dealing with the criteria for licences. You said you have some concerns about a petition they made to the cabinet.

We are not the cabinet. What is it you want this committee to hear from you? I am having some difficulty with that.

Mr. Science: I wanted to have the committee hear that there seems to be a lack of clarity, assuming licensing will take place, and that we think there are reasons for it to take place. It has not been described to us or during the process it has not been made clear what that licensing will look like.

Senator Oliver: Is that not exactly and precisely what the CRTC is doing concurrently, as we speak, in their hearings? Are they not working out the conditions and the criteria for licences?

par mois coûterait aux États-Unis environ 150 000 \$, versés d'un seul coup. Donc, en trois mois, on aurait récupéré les frais de location.

Actuellement, en vue de réduire le coût de location, on a le choix de signer un contrat à plus long terme avec Téléglobe. La durée de l'entente donne droit à un rabais. L'ennui, c'est que les tarifs d'acquisition ne sont pas publiés et que Téléglobe n'a pas précisé si l'on peut appliquer le coût de la location à l'acquisition. Il faut s'empresse de régler le problème que pose la signature d'un contrat à long terme sans savoir avec certitude si l'on peut transformer la location en acquisition. Pour l'instant, il y a un écart, un vide en ce qui concerne les modalités commerciales. Plus vite nous serons fixés, mieux ce sera!

Le sénateur Oliver: J'ai, moi aussi, une question à vous poser. À la page 13, vous parlez d'ordonner à Téléglobe de déposer ses tarifs et de permettre à d'autres fournisseurs d'acheter ses câbles. Vous ajoutez: «comme cela se fait ailleurs». À quels autres pays faites-vous allusion?

M. Science: Le Royaume-Uni, la Suède, l'Australie et d'autres, j'en suis sûr, le font. La plupart des pays où le secteur est déréglementé le font certes. Aux États-Unis, il existe suffisamment de fournisseurs d'installations pour que les simples modalités commerciales s'appliquent, c'est-à-dire qu'on laisse les forces du marché agir.

Le sénateur Oliver: Ma seconde question concerne le projet de loi comme tel. Comme vous avez entendu les porte-parole du ministère le dire, le projet de loi est divisé en cinq grands thèmes. Il compte cinq parties distinctes. Durant votre témoignage, je me suis mis à me demander à quelle partie vous étiez opposé. Le projet de loi à l'étude a pour objectif premier de mettre fin au monopole de Téléglobe, ce à quoi vous êtes favorable, je crois?

M. Science: C'est juste.

Le sénateur Oliver: Vous affirmez vouloir faire en sorte que le nombre de licences ne soit pas limité. Cependant, vous avez déjà comparu devant le CRTC, dans le cadre de ses audiences portant sur les critères de délivrance de licences. Vous avez dit qu'une pétition que Téléglobe avait présentée au Cabinet était préoccupante.

Nous ne représentons pas le Cabinet. Que tenez-vous à ce que le comité retienne de votre témoignage? J'ai de la difficulté à en saisir le message central.

M. Science: Je voudrais que le comité retienne qu'il semble y avoir de l'ambiguïté, en supposant que des licences seront octroyées, et que des raisons militent en faveur de la mise en oeuvre d'un pareil régime. Cependant, on ne nous a pas décrit et on n'a pas expliqué durant le processus en quoi consisterait au juste le régime.

Le sénateur Oliver: N'est-ce pas justement ce que le CRTC est en train de faire, en ce moment même? N'est-il pas en train d'élaborer les conditions d'octroi des licences?

Mr. Science: It would have been nice to have guidelines set in the bill to guide the CRTC on how the licensing should take place. At the moment, it seems rather open-ended. That is the concern.

Senator Oliver: You have made, as I gather, two principle points to the CRTC with respect to the criteria.

Mr. Science: Right.

Senator Oliver: Those points are that it should be open-ended and that there should be no limit on the number of licenses.

Mr. Science: Right.

Senator Oliver: Do you think they have heard those representations? You are not asking us to make an amendment to that effect.

Senator De Bané: He would like those criteria to be included in the bill.

Mr. Science: Yes. Ideally, that would be the case. Otherwise, we have no way of knowing how restrictive the licensing may be.

Senator De Bané: Explain for me the niche you occupy. Why is it better for me as a user to go through a middleman like your company that leases facilities from Teleglobe instead of going directly to Teleglobe? How are you able to compete with Teleglobe? I have difficulty understanding how that industry is organized.

I would assume that if I can go directly to General Motors and buy a car from them, instead of buying it through the dealer, I will have a saving. Why is it that a middleman like Gateway can lease facilities from Teleglobe and undercut them? How does that industry work?

Mr. Science: That question has a two-part answer. One part is that there are two cost components to the service we provide. One is the facility to get from Canada to the country that hubs the traffic, and that part we acquire from Teleglobe. You are right in thinking that it would not make a whole lot of sense to use us who go through Teleglobe. However, the other cost component is that when it gets there, the British telecom we deal with that distributes the traffic around the world may be willing to price it lower than Teleglobe. Another part of the answer is that traditionally Teleglobe's pricing in Canada has been rather high.

Senator De Bané: So you do not make your profit on the first leg but from the switching hub in another country?

Mr. Science: Right.

Senator Adams: How many other countries do you deal with? You mentioned the United Kingdom.

Mr. Science: The rules that apply to this switched hubbing say that there are only certain countries to which you can deliver the traffic, those which have equivalent regulatory environment to Canada; that is, they are largely deregulated domestically. If they

M. Science: Il aurait été bien d'inclure dans le projet de loi des lignes directrices qui guideraient le CRTC dans cette tâche. Pour l'instant, il ne semble pas y avoir d'encadrement. Voilà ce qui nous préoccupe.

Le sénateur Oliver: Vous avez fait valoir, si j'ai bien compris, deux grands points auprès du CRTC à ce sujet.

M. Science: C'est juste.

Le sénateur Oliver: Tout d'abord, qu'il ne faudrait pas limiter le nombre de joueurs ni le nombre de licences.

M. Science: Oui.

Le sénateur Oliver: Croyez-vous qu'on vous a entendu? Vous ne nous demandez pas d'apporter une modification au projet de loi en ce sens.

Le sénateur De Bané: Il aimerait que ces critères soient inclus dans le projet de loi.

M. Science: Oui. Idéalement, c'est ce que j'aimerais. Autrement, il n'y a pas moyen de savoir à quel point l'octroi des licences sera restrictif.

Le sénateur De Bané: Veuillez m'expliquer le créneau que vous occupez. Pourquoi est-ce préférable, pour moi en tant qu'utilisateur, de passer par un intermédiaire comme votre entreprise qui loue des installations de Téléglobe plutôt que de faire directement affaire avec Téléglobe? Comment arrivez-vous à livrer concurrence à Téléglobe? J'ai de la difficulté à comprendre comment l'industrie est organisée.

On peut supposer que, si l'on va directement chez General Motors pour acheter une voiture plutôt que de passer par le concessionnaire, on économisera. Comment se fait-il qu'un intermédiaire comme Gateway peut louer les installations de Téléglobe et offrir le service à un coût moindre? Comment cela fonctionne-t-il?

M. Science: La réponse est double. D'une part, le coût du service que nous offrons comporte deux éléments. L'un est l'installation permettant d'acheminer le trafic du Canada jusqu'au point de concentration. C'est la partie que nous acquérons de Téléglobe. Vous avez raison de croire qu'il ne serait pas très sensé de passer par nous qui nous adressons à Téléglobe. Toutefois, l'autre élément de coût, c'est que, une fois le trafic acheminé jusque là, le fournisseur britannique de services de télécommunication avec lequel nous traitons et qui distribue les appels partout dans le monde sera peut-être disposé à nous offrir le service à un prix plus bas que Téléglobe. D'autre part, Téléglobe a toujours pratiqué des prix plutôt élevés au Canada.

Le sénateur De Bané: Ce n'est donc pas au point de départ que vous réalisez votre profit, mais bien à partir de la concentration dans un autre pays?

M. Science: Exact.

Le sénateur Adams: Avec combien d'autres pays faites-vous affaire? Vous avez mentionné le Royaume-Uni.

M. Science: Selon les règles qui s'appliquent à cette concentration, on ne peut acheminer le trafic que vers certains pays, vers ceux qui ont un cadre réglementaire équivalent à celui du Canada, c'est-à-dire ceux qui ont en grande partie

fit that mould — as does the U.K. or Denmark or Sweden or Australia or New Zealand, and there is a list of countries that fit that mould — you can then deliver the traffic to that country and switch hubbing from that country. There are a limited number of countries with which you can do that.

Senator Adams: You are not talking about costs. If I am a switch man and you are going to compete with other companies, I will give you a switch-over at little less than cost. You do not operate that way?

Mr. Science: I do not think so. For clarity, we deliver through Teleglobe facilities, or Teleglobe goes half-way and the other country provides the other half-circuit. When it gets to that other country, they provide the switching and the delivery of the traffic. That is in fact how Teleglobe delivers their traffic.

The Chairman: You congratulate the CRTC for reversing its decision in allowing switched hubbing competition with Teleglobe. Why are you worried that licensing will allow the CRTC to protect Teleglobe's monopoly? Clearly, the CRTC has ruled against the Teleglobe monopoly.

Mr. Science: I suppose we were worried because we were being faced with closure when, on May 5, their original decision was very clear and very specific and resulted in a disconnect notice from Teleglobe to ourselves. On May 5, the CRTC decided definitively that switched hubbing should not be allowed. Had we not had the energy and the resources and the determination to go the Federal Court of Appeal and had we not been successful there, the CRTC would not have had a further public hearing to reconsider their position.

They are to be congratulated that they did decide differently the second time around, but I am concerned that perhaps their thinking is not necessarily established yet. Perhaps, also, change is capable with which we would not be comfortable. We still do not know how they will rule on Teleglobe's appeal to them. Teleglobe has appealed the decision and it is before the CRTC at the moment.

The Chairman: Thank you, Mr. Science.

We will proceed with the presentation from ACC Tel Enterprises.

Ms Maggs Barrett, Executive Vice President, Local Markets, ACC Tel Enterprises Ltd: Honourable senators, ACC Tel Enterprises is a Canadian subsidiary of ACC Corp., in Rochester, New York, which provides telecommunications services to business, residential and student customers in Canada, the United States, United Kingdom and, most recently, Germany.

ACC has been operating in Canada as a switch-based reseller of telecommunications since 1990.

déréglementé leur industrie. Si les pays correspondent à cette définition, comme c'est le cas du Royaume-Uni, du Danemark, de la Suède, de l'Australie ou de la Nouvelle-Zélande — il existe une liste —, vous pouvez alors acheminer les appels vers ce pays et les concentrer à partir de là. Le nombre de pays où vous pouvez faire cela est limité.

Le sénateur Adams: Vous n'avez pas parlé de coûts. Si je fais de la commutation et que vous allez livrer concurrence à d'autres entreprises, je vous offrirai le service de commutation pour un peu moins que mon prix de revient. N'est-ce pas ce que vous faites?

M. Science: Je ne le crois pas. Par souci de clarté, je précise que nous utilisons les installations de Téléglobe pour acheminer les appels ou, plutôt, que Téléglobe fait la moitié de l'effort et que l'autre pays fournit l'autre moitié de circuit. Quand le trafic arrive dans l'autre pays, le fournisseur étranger en assure la commutation et l'acheminement jusqu'à sa destination finale. C'est ainsi, en réalité, que Téléglobe achemine les appels.

La présidente: Vous félicitez le CRTC d'être revenu sur sa décision en autorisant la concurrence avec Téléglobe sur le plan de la concentration. Pourquoi craignez-vous que l'octroi de licences ne permette au CRTC de protéger le monopole de Téléglobe? De toute évidence, le CRTC s'est prononcé contre ce monopole.

M. Science: Je suppose que nous étions inquiets parce que la décision initiale du 5 mai était très claire et très précise. Elle a eu pour résultat que Téléglobe nous a envoyé un avis de débranchement et que nous nous voyions dans l'obligation de fermer nos portes. Le 5 mai, le CRTC a clairement interdit la concentration. Si nous n'avions pas eu l'énergie, les ressources et la détermination voulues pour en appeler devant la Cour fédérale et si nous avions été déboutés, le CRTC n'aurait pas repris son processus d'examen.

Il faut le féliciter d'être revenu sur sa décision, mais je crains que son raisonnement ne soit peut-être pas forcément au point encore. Il est peut-être capable de changer d'idée encore une fois, et cette décision ne nous conviendrait peut-être pas. Nous ne savons toujours pas ce qu'il décidera au sujet de l'appel interjeté par Téléglobe. Téléglobe conteste effectivement la volte-face, et le CRTC étudie son appel.

La présidente: Monsieur Science, je vous remercie.

Nous entendrons maintenant l'exposé de ACC Tel Enterprises.

Mme Maggs Barrett, vice-présidente exécutive, Marchés locaux, ACC Tel Enterprises Ltd.: Honorables sénateurs, je commencerai par vous résumer notre mémoire, puis je vous expliquerai plus en détail la raison de notre présence ici aujourd'hui. ACC Tel Enterprises est la filiale canadienne de ACC Corp. de Rochester (New York) qui fournit des services de télécommunications aux entreprises, aux abonnés résidentiels et aux étudiants du Canada, des États-Unis, du Royaume-Uni et, depuis peu, d'Allemagne.

ACC offre au Canada des services de télécommunications à titre de revendeur par systèmes de commutation depuis 1990.

When Bill C-17 was originally introduced and approved at second reading in the House of Commons, the licensing process proposed that the CRTC would have both domestic and international application. After the House of Commons Standing Committee on Industry heard representations from a number of parties, Bill C-17 was amended to narrow the scope of licensing only to cover international telecommunications. This amendment has serious, though we believe unintended, consequences to ACC.

Recent events have demonstrated that where the CRTC believes it cannot exercise sufficient supervision over unregulated resellers such as ACC, the CRTC will foreclose their entry into new markets. In order to survive, ACC must be able to compete in all telecommunications markets. ACC therefore argued for broad licensing powers because it saw licensing as a mechanism to satisfy the CRTC regulatory needs. Armed with these powers, the CRTC would then proceed to allow ACC and similar resellers to fully enter all markets.

Although the licensing issue is now behind us, another equally good approach to granting the CRTC appropriate supervisory powers over resellers is to directly grant these powers to the CRTC. This can be accomplished in the context of Bill C-17 by amending the definition of telecommunications service provider in clause 1 of the bill to make it clear that the CRTC's power under section 24 of the Telecommunications Act allows them to impose conditions of service that apply to such telecommunications service providers. ACC asks that the Senate committee recommend changes to Bill C-17 in order to implement that approach.

ACC has been operating in Canada since 1984 and as a switch-base reseller of telecommunications since 1990. It is the fifth-largest participant in the long distance market with revenues which we believe will exceed \$200 million this year. The company also has extensive experience as a reseller of local Centrex services to business customers with over 30,000 lines in service.

ACC was the first competitive carrier in Canada to provide its customers with an integrated package of local, long-distance, paging, Internet and other related communications services.

ACC operates as an unregulated reseller. ACC owns its switching and billing systems but cannot own any cables, microwave links or other transmission facilities. We lease these circuits from such carriers as Stentor or cable companies such as Rogers, Vidéotron, Fundy Cable or Shaw Cable who do own the transmission facilities.

The foreign ownership and control provisions of the Telecommunications Act require that ACC only operate as a reseller in Canada. Although our ownership will likely change in the near

Lorsque le projet de loi C-17 a été initialement déposé et adopté en deuxième lecture à la Chambre des communes, le processus d'octroi des licences prévoyait que le CRTC régirait les télécommunications tant canadiennes qu'internationales. Après que le comité permanent de l'industrie de la Chambre des communes eut entendu les représentations d'un certain nombre de parties, le projet de loi C-17 a été modifié pour réduire la portée du processus d'octroi des licences de manière à ne viser que les télécommunications internationales. La modification a des répercussions importantes, même si selon nous elles n'étaient pas voulues, sur ACC.

Les événements récents ont démontré que, lorsque le CRTC estime qu'il ne peut exercer une supervision suffisante sur les revendeurs non réglementés (comme ACC), il leur interdit l'accès aux nouveaux marchés. Pour survivre, il faut que ACC puisse faire face à la concurrence de tous les marchés des télécommunications. Par conséquent, ACC était en faveur des larges pouvoirs d'émission de licences puisque, selon elle, ce régime est un mécanisme visant à répondre aux besoins de réglementation du CRTC. Ainsi habilitée, le CRTC pourrait alors permettre à ACC et à des revendeurs analogues de pénétrer tous les marchés.

Même si la question de l'octroi des licences est maintenant réglée, une autre méthode tout aussi valable pour conférer au CRTC les pouvoirs de supervision pertinents sur les revendeurs est d'accorder directement ces pouvoirs au CRTC, ce qu'on pourrait faire dans le projet de loi C-17 en modifiant la définition de «fournisseur de services de télécommunication» à l'article 1 pour bien préciser que les pouvoirs conférés au CRTC à l'article 24 de la Loi sur les télécommunications — d'imposer des conditions de service — s'appliquent à tous ces fournisseurs. ACC demande au comité sénatorial de recommander que des modifications en ce sens soient apportées au projet de loi C-17.

ACC brasse des affaires au Canada depuis 1984 et y offre des services de télécommunication à titre de revendeur par système de commutation depuis 1990. Elle est la cinquième plus importante entreprise du marché de l'interurbain au Canada, son chiffre d'affaires excédant 200 millions de dollars, cette année. L'entreprise a aussi une vaste expérience en tant que revendeur de services Centrex locaux aux entreprises. Elle compte en effet plus de 30 000 lignes en service.

ACC a été le premier concurrent au Canada à fournir à ses clients un service intégré d'appels locaux, d'interurbains, de téléavertissement, d'Internet et de services de communication connexes.

ACC agit au Canada en tant que revendeur non réglementé. Elle est propriétaire de systèmes de commutation et de facturation, mais les câbles, les liaisons par faisceau hertzien et les autres installations de transmission ne lui appartiennent pas. Elle loue plutôt les circuits de fournisseurs comme Stentor ou de câblodistributeurs comme Rogers, Vidéotron, Fundy Cable ou Shaw Cable, qui en sont les propriétaires.

En effet, les dispositions relatives à la propriété et au contrôle étrangers de la Loi sur les télécommunications exigent d'ACC qu'elle se limite à la revente au Canada. Bien qu'ACC change

future, our current expectation is that ACC will remain foreign-owned and controlled. Therefore, clause 3 of Bill C-17 establishes a CRTC-administered licensing regime for international telecommunications services.

When Bill C-17 was originally introduced and approved in the House of Commons, a licensing process proposed for the CRTC covered more than just international services. The CRTC was to have been granted wide powers in respect of whatever service providers the CRTC decided should be licensed, whether for international or domestic services.

A number of parties objected to the scope of the licensing power as originally proposed. They saw no need for the CRTC to have licensing powers in regard to domestic telecommunications. Unlike the international arena, they did not believe that any pressing requirement exists for licensing of domestic telecommunications services. Moreover, they were worried that granting the CRTC the power to license domestic telecommunications would potentially be intrusive, for example, in the Internet area. Accordingly, these companies argued that the CRTC's licensing power should be limited to international services.

ACC disagreed with this position. We argued that the licensing power should not be narrowed, but rather the CRTC should have the flexibility to apply licensing in the domestic arena in appropriate circumstances.

It may seem counter-intuitive that ACC should make such a recommendation. After all, as a reseller, we are not subject to any direct regulatory supervision by the CRTC. Therefore, why would we ask for more broad regulatory powers? The answer is very simple: If a reseller is faced with a choice of not being able to offer certain services or being able to offer them only on a regulated basis, the reseller will understandably choose the latter.

A licensing regime would help to ensure that resellers would not be forced into a position where their only option was to not offer certain services. Such a licensing regime would therefore promote increased telecommunications competition.

We are not concerned about this in a theoretical sense. A situation recently arose where the inability to regulate resellers meant that the CRTC declined to open a new area of activity to resellers, namely, the local telecommunications market.

The CRTC's May 1, 1997 Decision No. 97-8 was structured in such a manner that only regulated carriers could enter this important new telecommunications market. This was so even though the CRTC never said that resellers should be prohibited from participating. The end result was that we were nonetheless excluded.

ACC asked the CRTC last September, through a mechanism called a "review and vary," to reconsider their Decision 97-8. We proposed a mechanism that we believed would satisfy the CRTC's concerns. We are still hopeful that the CRTC will respond positively to our request, given that they support competition in

probablement de mains dans un avenir rapproché, nous prévoyons, pour l'instant, qu'elle demeurera sous propriété et contrôle étrangers. Par conséquent, l'article 3 du projet de loi C-17 établit un régime d'octroi de licences administré par le CRTC pour les services de télécommunication internationaux.

Lorsque le projet de loi C-17 a été initialement présenté et adopté en deuxième lecture à la Chambre des communes, le processus d'octroi de licences proposé visait plus que les services internationaux. Le projet de loi conférerait au CRTC le vaste pouvoir de prendre des règlements à l'égard des fournisseurs de services s'il jugeait qu'il fallait leur émettre une licence, que ce soit pour des services internationaux ou canadiens.

Plusieurs parties se sont opposées à l'étendue des pouvoirs initialement projetés. Elles ne voyaient pas la nécessité d'accorder au CRTC le pouvoir d'autoriser des services canadiens de télécommunication. Elles ne croyaient pas qu'il existait un besoin pressant d'émettre des licences à l'égard des services canadiens de télécommunication, contrairement aux services internationaux. De plus, elles s'inquiétaient du fait qu'en habilitant le CRTC à octroyer des licences à l'égard des services canadiens de télécommunication, il pourrait y avoir intrusions, notamment en ce qui concerne Internet. C'est pourquoi elles ont demandé que les pouvoirs du CRTC en la matière se limitent aux services internationaux.

ACC n'était pas d'accord avec cette position. Elle estimait qu'il ne fallait pas réduire les pouvoirs d'octroi de licences visés par le projet de loi C-17, qu'il fallait que le CRTC puisse exiger des licences au Canada, dans certaines circonstances.

Il peut sembler étrange que ACC fasse une telle recommandation. Après tout, en tant que revendeur, elle n'est pas assujettie à une surveillance réglementaire directe du CRTC. Par conséquent, pourquoi serait-elle favorable à l'éventuelle réglementation d'entreprises non réglementées? La réponse est très simple. Entre ne pouvoir offrir certains services ou pouvoir les offrir uniquement à certaines conditions, le revendeur choisira évidemment la deuxième solution.

Un régime d'octroi de licences aurait évité d'obliger les revendeurs à ne pas offrir certains services. Il aurait encouragé une intensification de la concurrence dans le secteur des télécommunications.

Cette question n'est pas purement théorique. Le CRTC a récemment refusé d'ouvrir un nouveau secteur d'activité aux revendeurs, soit le marché des télécommunications locales, parce qu'il ne pouvait pas les réglementer.

La décision prise par le CRTC le 1^{er} mai 1997 (décision 97-8) a été structurée de telle sorte que seules les entreprises réglementées peuvent faire partie de cet important nouveau secteur des télécommunications, même si le CRTC n'a jamais interdit aux revendeurs d'y participer. La décision a quand même eu pour résultat final d'exclure les revendeurs.

En septembre dernier, ACC a demandé au CRTC, par le biais d'un mécanisme de révision et de modification, de revoir la décision 97-8. Nous avons proposé un mécanisme qui répondrait aux inquiétudes du CRTC. Nous espérons que le CRTC répondra de façon favorable à notre demande puisqu'il appuie la

telecommunications and its stated desire to encourage entry into local markets.

We do not, however, know what or when the CRTC will decide in this matter. Further, we are concerned that they consider that they have sufficient tools to adequately oversee resellers in this marketplace.

The lesson that ACC learned from this experience is that situations may arise where the CRTC believes that reseller activities should be subject to regulatory supervision and that some mechanism must be found to achieve this. Otherwise, resellers will be excluded from important parts of the market. A licensing approach such as originally proposed in Bill C-17 was just such a mechanism.

ACC considers it highly unfortunate that the House of Commons Standing Committee on Industry accepted the arguments of those seeking to narrow the scope of the CRTC's licensing powers. Not only does the narrowing of the licensing powers fail to resolve the important and immediate problem identified by ACC, but some have questioned if the matter had been given appropriate consideration. Senator Kelly made the following comment on this issue in his remarks at the second reading of Bill C-17:

However, proposed section 16.1(1) was amended in the other place, restricting its application to providers of international telecommunications services. Thus, providers of domestic telecommunications services, which includes local telecommunications services, are not covered. The reasons for this amendment in the other place had nothing to do with a local competition issue. It appears that the amendment was made with some haste and without consideration of its impact on local competition.

The ACC asks that the committee give careful consideration to the local competition issue referenced by Senator Kelly. We understand that it may be difficult at this stage to broaden the CRTC's licensing power given that the House of Commons has just narrowed it. Still, other steps can and should be taken to grant the CRTC appropriate supervisory authority over resellers. In this way, competition in all telecommunications markets can be fostered.

The approach we recommend is to amend the definition of "telecommunications service provider" in clause 1 of Bill C-17 by adding the following phrase to the end of the definition:

...and for the purposes of section 24, a "Canadian carrier" includes a telecommunications service provider.

The full definition would then read as follows:

"telecommunications service provider" means a person who provides basic telecommunications services, including by exempt transmission apparatus, and for the purposes of section 24, a "Canadian carrier" includes a telecommunications service provider.

concurrence dans le secteur des télécommunications et qu'il a exprimé le désir d'encourager l'entrée de participants dans le marché local.

Nous ignorons toutefois quelle sera la décision du CRTC sur la question et quand il rendra cette décision. De plus, nous craignons qu'il considère disposer des outils suffisants pour surveiller de façon adéquate les revendeurs sur ce marché.

La leçon que ACC a tirée de cette expérience est que le CRTC peut croire que les activités des revendeurs devraient faire l'objet d'une surveillance réglementaire et qu'il faudrait trouver un mécanisme quelconque à cette fin. Autrement, les revendeurs seront exclus de secteurs importants du marché. Un régime d'attribution de licences semblable à celui proposé au départ dans le projet de loi C-17 constituait un tel mécanisme.

ACC déplore que le comité permanent de l'industrie de la Chambre des communes ait accepté l'argumentation de ceux qui cherchent à restreindre la portée des pouvoirs d'attribution de licences du CRTC. La réduction des pouvoirs d'attribution de licences du CRTC ne permet non seulement pas de résoudre le problème important et immédiat identifié par ACC, mais en amène certains à se demander si la question avait été convenablement étudiée. Voici ce le sénateur Kelly a indiqué dans ses remarques lors de la deuxième lecture du projet de loi C-17:

Cependant, l'article proposé 16.1(1) a été modifié dans l'autre endroit, limitant son application aux fournisseurs de services internationaux de télécommunication. Ainsi, les fournisseurs de services canadiens de télécommunication, notamment les services de télécommunication locaux, ne sont pas visés. Les motifs pour cette modification dans l'autre endroit n'avaient rien à voir avec la question de la concurrence locale. Il semble que la modification a été faite de façon hâtive et sans tenir compte de son incidence sur la concurrence locale.

ACC demande que ce comité étudie attentivement la question de la concurrence locale mentionnée par le sénateur Kelly. Nous comprenons qu'il peut être difficile à ce stade d'étendre le pouvoir d'attribution de licences du CRTC puisque la Chambre des communes vient tout juste de le réduire. Quoi qu'il en soit, d'autres mesures peuvent et devraient être prises pour accorder au CRTC l'autorité de superviser convenablement les revendeurs, ce qui permettrait de stimuler la concurrence sur tous les marchés des télécommunications.

La méthode que nous recommandons consiste à modifier la définition de «fournisseur de services de télécommunication» prévue par l'article 1 du projet de loi C-17 en ajoutant le membre de phrase suivant à la fin de la définition:

...et aux fins de l'article 24 une «entreprise canadienne» comprend un fournisseur de services de télécommunication.

Le texte complet de la définition se lirait comme suit:

«fournisseur de services de télécommunication». La personne qui fournit des services de télécommunication de base, y compris au moyen d'un appareil de transmission exclu et aux fins de l'article 24, une «entreprise canadienne» comprend un fournisseur de services de télécommunication.

Section 24 of the Telecommunications Act already empowers the CRTC to impose conditions on the offering and provision of telecommunications services by Canadian carriers. The effect, then, of this proposed amendment would be to grant the CRTC additional authority to impose conditions on service offerings from telecommunications service providers, which would include resellers such as ACC.

To conclude, ACC's objective is to ensure that resellers can enter all telecommunications markets, notably to provide local telecommunications services. Given the CRTC's concerns about its need to maintain some supervision over the presently unregulated participants in these markets, we recommend that Bill C-17 be amended to grant the CRTC appropriate supervisory powers over resellers.

The form of the proposed amendment is on the last page of our brief.

I will be happy to answer any questions you might have regarding my presentation.

Senator Oliver: You are one reseller, and there are other resellers in Canada. Fonorola is one and there are many others. Have you talked to them and discussed with them the fact that you want an amendment made to a bill that will force regulation on resellers, given the fact that there is no regulation on resellers at present? If so, what have they said? Can you inform this committee?

Ms Barrett: When we submitted our "review and vary" to the CRTC, we were supported in that "review and vary" specifically by London Telecom, which is a reseller. Fonorola is a Canadian carrier because it now owns facilities in and around Toronto, Montreal and so on.

We have contacted, directly or indirectly, a number of companies. ACC belongs to the Competitive Telecommunications Association, the CTA, and we have raised this issue with them.

I cannot say that anyone has either supported or not supported us. We have had a neutral response, which is: Do what you have to do to get your business going.

Senator Oliver: But the other resellers like you do know that you are coming before the committee today proposing that they be regulated?

Ms Barrett: Yes. Please recognize that regulation is very narrow in the context of the specific services that the CRTC would be looking at. We are expecting that that would be in a very narrow context. As you know, section 24 is not used very often.

Senator Oliver: This matter literally came up in the House of Commons. Were you there and did you participate in the debates about this particular amendment? If so, can you tell us what happened? Why was it not made?

L'article 24 de la Loi sur les télécommunications autorise déjà le CRTC à imposer des conditions régissant l'offre et la prestation de services de télécommunication par des entreprises canadiennes. La modification proposée permettrait donc d'accorder au CRTC le pouvoir supplémentaire d'imposer des conditions en ce qui concerne les offres de service provenant de fournisseurs de services de télécommunication, qui comprendraient des revendeurs tels que ACC.

En conclusion, ACC veut s'assurer que les revendeurs peuvent avoir accès à tous les marchés des télécommunications, notamment celui de la prestation des services locaux de télécommunication. Compte tenu des inquiétudes du CRTC qui tient à pouvoir continuer à surveiller dans une certaine mesure les participants qui ne sont pas réglementés à l'heure actuelle sur ces marchés, nous recommandons que le projet de loi C-17 soit modifié pour accorder au CRTC des pouvoirs de surveillance à l'endroit des revendeurs.

La modification proposée se trouve à la dernière page de notre mémoire.

Je me ferai un plaisir de répondre à toutes questions concernant ma présentation.

Le sénateur Oliver: Vous êtes un revendeur, et il y a d'autres revendeurs au Canada. Fonorola en est un et il y en a beaucoup d'autres. Leur avez-vous parlé et avez-vous discuté avec eux de votre intention de faire modifier le projet de loi pour obliger à réglementer les revendeurs, puisque les revendeurs ne font l'objet d'aucune réglementation à l'heure actuelle? Dans l'affirmative, qu'ont-ils dit? Pouvez-vous en informer le comité?

Mme Barrett: Lorsque nous avons présenté notre demande de révision et de modification au CRTC, nous avons reçu l'appui de London Telecom, qui est un revendeur. Fonorola est une entreprise de télécommunication canadienne parce qu'elle possède maintenant des installations à Toronto, à Montréal et ainsi de suite et aux alentours.

Nous avons contacté directement ou indirectement un certain nombre d'entreprises. ACC est membre de la Competitive Telecommunications Association, la CTA, et nous avons soulevé cette question avec elle.

Je ne suis pas en mesure de dire si les réactions ont été positives ou négatives. Elles ont été plutôt neutres, du genre faites ce que vous avez à faire.

Le sénateur Oliver: Mais les autres revendeurs comme vous savent que vous comparez devant le comité aujourd'hui pour proposer qu'ils soient réglementés.

Mme Barrett: Oui. Il ne faut pas oublier que le règlement est très étroit dans le contexte des services particuliers qu'examinerait le CRTC. Nous prévoyons que cela se ferait dans un contexte très étroit. Comme vous le savez, l'article 24 n'est pas invoqué très souvent.

Le sénateur Oliver: Cette question a littéralement surgi à la Chambre des communes. Y étiez-vous et avez-vous participé au débat qui a entouré cette modification en particulier? Si oui, pouvez-vous nous dire ce qui s'est passé? Pourquoi n'a-t-elle pas été apportée?

Ms Barrett: We are proposing an amendment to section 24 that is different from the discussion that went on around section 24. Originally when we raised the issue of licensing, Stentor suggested there could be an amendment to section 24, and it was ruled out of order in the standing committee because it had not been raised in the debates.

The amendment we are suggesting is different from the one they suggested. This amendment is really working toward the definition of "telecommunications service provider" and broadening the context of "Canadian carrier." They were suggesting that resellers be added specifically to section 24.

Senator Oliver: One of the things that you said in your remarks that came up in the other place was a fear that giving the power over both domestic and international may be intrusive for such things as the Internet.

Ms Barrett: Yes.

Senator Oliver: What is there in your definition that could overcome that fear of it being too intrusive?

Ms Barrett: It is basically telecommunications service providers looking at basic telecommunications.

Senator Oliver: How do you know that that rules out the Internet?

Ms Barrett: I do not think that anyone to date has ever looked at the Internet as being basic telecommunications. I cannot say that that could not at some point be included.

Senator Oliver: Can you not make telephone calls over the Internet?

Ms Barrett: You absolutely can, but it has never been considered to be a basic telecommunications service.

Senator Oliver: Why were they afraid of it being intrusive then?

Ms Barrett: It refers to licensing but not the way I am talking about section 24. With respect to the whole licensing regime, which related to very broad powers, Internet providers were concerned that they would then have licensing conditions imposed on them specifically on the Internet. As you know, Internet providers generally believe that the Internet should be an unregulated means of communication and transfer of information.

Senator Oliver: Is it your opinion that the definition in your amendment would exclude the Internet specifically?

Ms Barrett: Yes.

Senator Bryden: I do not know that your proposal accomplishes what you want it to do. I would have to go through it in more detail.

Ms Barrett: I agree that it is a less direct way of doing it than we would like, but as Senator Oliver pointed out, the more direct method of including resellers in section 24 was ruled out of order

Mme Barrett: Nous proposons une modification à l'article 24 différente du débat qui a entouré l'article 24. Au départ, lorsque nous avons soulevé la question de l'attribution de licences, Stentor avait proposé que l'article 24 soit modifié et cela avait été jugé irrecevable par le comité permanent parce que la question n'avait pas été soulevée lors des débats.

La modification que nous proposons diffère de celle qu'ils ont proposée. Cette modification-ci vise en fait la définition de «fournisseur de services de télécommunication» — et élargit le contexte de la définition d'«entreprise canadienne». Ils proposaient que les revendeurs soient mentionnés expressément à l'article 24.

Le sénateur Oliver: L'une des choses dont vous avez parlé dans vos remarques et qui a été soulevée dans l'autre endroit, c'est la crainte que le pouvoir de réglementation des services nationaux et internationaux soit intrusif notamment dans le domaine de l'Internet.

Mme Barrett: Oui.

Le sénateur Oliver: Comment votre définition permet-elle d'apaiser cette crainte?

Mme Barrett: Elle porte essentiellement sur les fournisseurs de services de télécommunication sur le marché des télécommunications de base.

Le sénateur Oliver: Comment savez-vous que cela ne vise pas l'Internet?

Mme Barrett: Je crois que jusqu'à présent, personne n'a considéré l'Internet comme un service de télécommunication de base. Je ne dis pas qu'il ne pourrait pas être inclus à un certain moment.

Le sénateur Oliver: Ne pouvez-vous pas faire des appels téléphoniques sur Internet?

Mme Barrett: Absolument, mais on n'a jamais considéré qu'il s'agissait d'un service de télécommunication de base.

Le sénateur Oliver: Pourquoi alors craignaient-ils que ce pouvoir soit intrusif?

Mme Barrett: Au niveau de l'attribution de licences, mais pas de la façon dont je parle de l'article 24. En ce qui concerne le régime d'attribution de licences en général, qui comportait des pouvoirs très étendus, les fournisseurs Internet craignaient d'être obligés de détenir une licence pour offrir leurs services. Comme vous le savez, les fournisseurs Internet estiment en général que l'Internet devrait être un moyen de communication et de transfert d'information non réglementé.

Le sénateur Oliver: À votre avis, la définition que vous proposez exclurait-elle expressément l'Internet?

Mme Barrett: Oui.

Le sénateur Bryden: Je ne sais pas si ce que vous proposez vous permettra d'atteindre votre objectif. Je devrais étudier la chose plus attentivement.

Mme Barrett: Je conviens que c'est une mesure moins directe que celle que nous avons envisagée, mais comme le sénateur Oliver l'a indiqué, la méthode plus directe consistant à inclure les

in the other place. Consequently, we have worked through various legal means to come up with this definition.

Senator Bryden: I suggest to the committee that before we recommend doing something, we need to take a closer look. I think I understand what you are trying to do, but I am not sure that this amendment does it, particularly if you read section 23 and section 24, then read the definition, and then read your amendment. I am a lawyer and I could make a living off of this. We will need to take a very close look at this before considering it.

The Chairman: Thank you for appearing before the committee today.

Our next witnesses are representatives of Stentor.

Mr. Nick Mulder, President and Chief Executive Officer, Stentor: We have submitted a brief and, to save time, I will highlight certain elements.

Stentor is an alliance of Canada's full-service telecommunications companies from coast to coast to coast. The members of the alliance include wire line phone companies operating in each of the provinces, as well as their cellular and wireless affiliates. The shareholders of our companies also include Canada's domestic satellite service, Telesat Canada. Because we represent the major telephone companies across Canada, we are a major player in this whole area.

We congratulate the government for the steps it has taken to date in pursuing a new model for competition in both the domestic and the international telecommunications arena. Stentor believes that the Government of Canada took a bold, decisive and positive step towards greater market freedoms when it concluded its negotiations at the WTO in February, 1997, about 13 months ago. At the time of the WTO announcement we were encouraged by the government's news release, that it wished to create a level playing field for all competitors, and to support international services during the transition to a fully liberalized international services market. We believe it is critical that the government continue to use every measure at its disposal to ensure this happens and to ensure that Stentor companies will be treated the same as all other competitors.

As provided for in the agreement in October of this year, Telelobe Canada will maintain its monopoly on overseas telecommunications. After October 1, new operators will be able to enter the market. The WTO agreement provides for rules that will require the routing of Canadian traffic on Canadian facilities for a further 15-month transition period, until the end of December 1999.

revendeurs à l'article 24 a été jugée irrecevable dans l'autre endroit. Par conséquent, nous avons envisagé divers moyens juridiques pour arriver à cette définition.

Le sénateur Bryden: Je propose au comité qu'avant que nous recommandions quoi que ce soit, il serait préférable d'examiner la chose de plus près. Je crois comprendre ce que vous voulez faire mais je ne suis pas sûr que cette modification vous le permette, surtout si vous lisez l'article 23 et l'article 24. Lisez ensuite la définition, puis lisez votre modification. Je suis avocat et je pourrais gagner ma vie rien qu'avec ça. Nous devons examiner la chose plus attentivement.

La présidente: Je tiens à vous remercier d'avoir comparu devant le comité aujourd'hui.

Nos prochains témoins sont des représentants de Stentor.

M. Nick Mulder, président-directeur général, Stentor: Nous vous avons fourni un mémoire et pour sauver du temps, j'en soulignerai certains éléments.

Stentor est une alliance regroupant les principales compagnies canadiennes qui offrent un service de télécommunications d'un océan à l'autre. Les membres de l'alliance incluent les sociétés exploitantes de télécommunications qui exercent leur activité dans chacune des provinces du Canada ainsi que leurs filiales de services cellulaires et sans fil. Télésat Canada, qui offre le service national de télécommunications par satellite, figure aussi au nombre des actionnaires de notre entreprise. Comme nous représentons les principales compagnies téléphoniques au Canada, nous jouons un rôle important dans l'ensemble de ce secteur.

Nous félicitons le gouvernement des mesures qu'il a prises jusqu'à présent pour mettre en place un nouveau modèle de concurrence sur la scène des télécommunications nationales et internationales. Stentor est d'avis que le gouvernement du Canada a pris des mesures énergiques et décisives en vue de libéraliser davantage les marchés à la fin de ses négociations dans le cadre de l'OMC en février 1997, il y a environ 13 mois. Au moment de l'annonce de l'OMC, nous avons été encouragés par la formule utilisée par le gouvernement dans son communiqué de presse pour exprimer son désir d'uniformiser les règles du jeu pour tous les fournisseurs concurrents de services internationaux durant la période de transition vers une ouverture totale du marché des services internationaux à la concurrence. Nous pensons qu'il est essentiel que le gouvernement continue de prendre tous les moyens à sa disposition pour atteindre cet objectif et pour s'assurer que les compagnies Stentor sont traitées sur le même pied que tous les autres concurrents.

Comme le prévoit l'accord conclu en octobre de cette année, Téléglobe Canada conservera son monopole des télécommunications outre-mer jusqu'en octobre prochain. Après le 1er octobre, de nouveaux exploitants pourront entrer sur le marché, mais l'accord de l'OMC contient des dispositions prévoyant le réacheminement du trafic canadien par des installations canadiennes pendant une période de transition supplémentaire de 15 mois, c'est-à-dire jusqu'à la fin de décembre 1999.

In a related decision last December, the CRTC ruled, and I want to stress this, that resale of Teleglobe's facilities and the indirect routing of traffic over these facilities, sometimes known as switch hubbing — in this case water but we are talking about telecommunications here — should be permitted during this transition period. This means that as we move towards full competition in international telecommunications services by the end of the decade, Canadians will enjoy the best of both worlds, a regulatory framework that will encourage investment in Canadian international facilities and competitive pricing for Canadian consumers by allowing carriers to use least cost routes.

This CRTC decision is in line with our view that there should be one overriding policy objective with regard to the international market, as has been the case for the domestic market, to pave the way for competition as quickly and as effectively as possible. Primarily, the objective is that it should benefit the consumers of telecommunications. The Stentor companies believe that, as amended in the House of Commons, the legislative changes proposed in Bill C-17 are appropriately focused on creating effective competition for international telecommunications services. Therefore, Madam Chairman, we welcome early passage of this bill. It is important this bill be passed as soon as possible, not only to honour the WTO agreement but also to allow the CRTC to go ahead with its implementations.

I wish to address the concept of licencing carriers. Although common access exists across the globe, to date licensing has not been the Canadian way. Indeed, the original draft of the Telecommunications Act, as tabled in the House of Commons in 1993, envisaged a licensing regime. Wisely, in our view, those provisions were removed before the act was passed in favour of direct authority over Canadian carriers. The direct power of the commission to make orders against telecommunications service providers is quick, cheap and efficient. It constitutes a delicate instrument for tailoring orders for the particular circumstances that pertain to a particular service provider.

Madam Chairman, the concept of licensing for international services, as a result of the successful WTO negotiations in Geneva, has been considered desirable though not essential in law to bring the former Canadian regulatory regime into harmony with the majority of our major trading partners. The U.S., for example, licences carriers for international services, though not for domestic services. As a result of amendments to Bill C-17 made in the other house, licensing has now been restricted to international considerations. We feel this is important because it will establish

Dans une décision connexe rendue en décembre dernier, le CRTC a décidé, et je tiens à le souligner, que la revente des installations de Téléglobe et l'acheminement indirect du trafic par ces installations, que l'on désigne parfois par l'expression concentration commutée — dans ce cas par voie sous-marine mais nous parlons de télécommunications ici — devraient être autorisés au cours de la période de transition. Ainsi, à mesure que nous nous approchons de l'ouverture complète du marché international des services de télécommunications à la concurrence prévue pour la fin de la décennie, les Canadiens seront doublement avantagés: ils bénéficieront d'un cadre de réglementation qui favorisera les investissements dans des installations internationales canadiennes et auront droit en tant que consommateurs, tout comme les entreprises canadiennes, à des prix concurrentiels puisque les entreprises de télécommunication seront autorisées à utiliser des voies d'acheminement moins coûteuses.

Cette décision du CRTC rejoint le point de vue de Stentor qui croit qu'un objectif stratégique devrait primer sur tous les autres en ce qui concerne le marché international, comme dans le cas du marché national, c'est-à-dire ouvrir la voie à la concurrence aussi rapidement et efficacement que possible. Les compagnies Stentor pensent que les modifications législatives proposées dans le cadre du projet de loi C-17, telles qu'elles ont été amendées à la Chambre des communes, permettront de créer un cadre propice à la concurrence dans le domaine des services de télécommunications internationaux. Par conséquent, madame la présidente, nous sommes en faveur de l'adoption rapide de ce projet de loi. Il est important que ce projet de loi soit adopté aussi rapidement que possible, non seulement pour respecter l'engagement de l'OMC, mais pour permettre au CRTC de procéder à sa mise en oeuvre.

J'aimerais aborder le concept de l'attribution de licences aux entreprises de télécommunications. Même s'il s'agit d'un concept très répandu dans le monde, l'attribution de licences est un phénomène relativement nouveau au Canada. Il est vrai que, dans sa première version déposée à la Chambre des communes, l'avant-projet de la Loi sur les télécommunications envisageait un régime d'attribution de licences. Mais on a eu la sagesse, à notre avis, de retirer ces dispositions du projet de loi en faveur d'une substitution de l'autorité directe sur les entreprises canadiennes de télécommunications. L'autorité directe conférée au Conseil de rendre des ordonnances à l'endroit des fournisseurs de services de télécommunications est une mesure efficace, peu coûteuse et dont les délais d'exécution sont rapides. Cette mesure constitue un instrument propre à rendre des ordonnances bien adaptées aux circonstances particulières s'appliquant à un fournisseur de services donné.

Madame la présidente, le concept de l'attribution des licences en ce qui a trait aux services internationaux a, depuis les négociations de l'OMC à Genève, été considéré souhaitable, même s'il n'est pas essentiel sur le plan juridique pour permettre l'harmonisation du cadre de réglementation canadien avec celui de la majorité de nos principaux partenaires commerciaux. Les États-Unis, par exemple, attribuent des licences aux entreprises de télécommunication qui offrent leurs services à l'échelle internationale, mais ils ne le font pas sur le marché national. Par

clear rules for all competitors, domestic and international, as to rights and obligations.

Madam Chairman, it is of significance that the Telecommunications Act specifies as one of the objectives of Canadian telecommunications policy:

7.(f) to foster increased reliance on market forces for the provision of telecommunications services and to ensure that regulation, where required, is efficient and effective.

As amended in the other house, we believe that Bill C-17 reflects the CRTC's own thinking on the future of regulation in the telecommunications industry. As a matter of fact, Chairperson Françoise Bertrand noted earlier this fall the need for new approaches, in discussing her vision for the commission with the Canadian Business Telecommunications Alliance, the CBTA on September 16, 1997. As she put it in her speech:

The old Commission would say "we shall regulate it." The new commission will say "regulate it if it is necessary."

She also noted that while the presence of the commission will still be required "in carrying out our regulatory responsibility, we will not hesitate to get out of the way whenever we can." This helps to reinforce our view that the CRTC should seek to diminish its current regulatory role, and should not be accorded any additional powers that are not demonstrably necessary.

We think the amendments introduced and accepted by the House of Commons when passing Bill C-17 go a long way towards that objective. Therefore, we hope the legislation can be approved as soon as possible.

Madam Chairman and members of the committee, we look forward to your questions.

Senator Bryden: Do I take it from what you have said that you do not agree with the last person who appeared and who suggested that an amendment is required? You were here and heard what was said I believe.

Mr. Mulder: Yes, I heard part of the presentation by the ACC. We do not believe it is necessary because there is enough scope within the existing rules and legislation to allow the CRTC to accommodate that possibility.

Senator Bryden: I believe their concern is that, given the service they are providing and the type of organization, they may not quite fit. They would not fit in the international regulation category and it is not a domestic operation. Therefore, someone might argue that, if the CRTC did attempt to either licence or regulate it, they would be acting *ultra vires* this act?

suite des modifications apportées au projet de loi C-17 dans l'autre Chambre, l'attribution de licences est maintenant limitée aux considérations liées aux réseaux internationaux. Nous considérons cette mesure importante car elle établira des règles claires pour tous les concurrents, nationaux et internationaux, quant à leurs droits et obligations.

Madame la présidente, il est significatif que la Loi sur les télécommunications précise, parmi les objectifs de la politique canadienne des télécommunications, l'objectif suivant:

7.f) favoriser le libre jeu du marché en ce qui concerne la fourniture de services de télécommunications et assurer l'efficacité de la réglementation dans les cas «nécessaires».

Nous sommes d'avis que, tel qu'il a été modifié à la Chambre des communes, le projet de loi C-17 reflète la propre vision du CRTC en ce qui concerne le rôle que doit jouer la réglementation dans l'industrie des télécommunications. En effet, la présidente, Mme Françoise Bertrand, avait déjà mentionné, l'automne dernier, la nécessité d'adopter de nouvelles approches dans le cadre de ses discussions avec le conseil et l'Alliance canadienne des télécommunications de l'entreprise tenues le 16 septembre. Elle avait déclaré à cette occasion:

L'ancien Conseil aurait dit: «Nous allons réglementer.» Le nouveau Conseil dira: «Nous allons réglementer s'il y a lieu.»

Elle a aussi insisté sur le fait que même si la présence du Conseil demeure nécessaire, en tant qu'organisme de réglementation, il n'hésitera pas à se retirer chaque fois que ce sera possible. Cette déclaration renforce notre point de vue selon lequel le CRTC devrait chercher à réduire la portée de son rôle actuel en matière de réglementation et qu'il ne devrait pas se voir confier des pouvoirs additionnels à moins que la situation ne l'exige clairement.

Nous estimons que les modifications présentées et acceptées à la Chambre des communes lors de l'adoption du projet de loi C-17 contribueront grandement à concrétiser cet objectif. C'est pourquoi nous espérons qu'il sera approuvé le plus tôt possible.

Madame la présidente et membres du comité, nous nous ferons un plaisir de répondre à vos questions.

Le sénateur Bryden: Dois-je en déduire d'après ce que vous avez dit que vous n'êtes pas d'accord avec la dernière personne qui a comparu et qui considère qu'une modification est nécessaire? Vous étiez ici lorsque cela a été dit, je crois.

M. Mulder: Oui, j'ai entendu cette partie de la présentation de ACC. Nous ne croyons pas qu'elle soit nécessaire parce que la portée des règles et de la législation actuelles offre cette possibilité au CRTC.

Le sénateur Bryden: Je crois que ce qu'ils craignent, vu le service qu'ils fournissent et le type d'organisation, c'est de ne pas vraiment correspondre à la catégorie de réglementation internationale et ce n'est pas une exploitation nationale. Par conséquent, ne pourrait-on pas soutenir que si le CRTC tâchait effectivement d'attribuer une licence à cette organisation ou de la réglementer, il outrepasserait les pouvoirs prévus par cette loi?

Mr. Mulder: That is a valid concern. This is aimed at the international rules and international legislation. The issue raised by ACC is more of a domestic nature. Furthermore, the existing legislation — and, Mr. van Koughnett may wish to elaborate on this — can deal with it, to the extent to which the CRTC wants to accommodate it.

Mr. Greg van Koughnett, Vice President, Legal and Corporate Affairs, Stentor: If the CRTC wished to have further regulatory powers over resellers in order to ensure that the competitive local exchange carriers are caught by obligations to serve that have been traditional for telephone companies around the world — and, this is the issue that ACC is raising — an amendment such as that proposed by ACC would do the trick.

The amendment in section 24, as was pointed out in the discussion with Senator Oliver, was ruled out of order by virtue of fact that section 24 was not at play in the legislation. That is a procedural rule that was difficult to overcome.

The model that ACC is proposing now is to make use of a section of the act which, technically, is in play. The definition section, section 2 of the Telecommunications Act, is already in play because one definitely needs this new creature of a “telecommunications service provider.” One must open up subsection 2(1) of the act.

If it is found to be necessary for resellers to be regulated more fully than the commission can currently achieve, then the wording proposed by ACC would accomplish the trick completely. However, we would ask that the Senate consider, first, the general flavour of moving away from regular regulation, which has been a consistent theme throughout the day at these hearings; and, second, the importance that all parties accord to speedy passage of this bill.

Many important amendments have been made to the bill. Our personal view on this matter would be that the Senate find that speedy passage of the bill outweighs the desirability of an extra incremental advantage to those resellers that wish to bypass the Canadian ownership restrictions and act as full service players in the Canadian telecommunications industry.

Senator Bryden: We are known as the chamber of sober second thought. We do not deal a great deal in speed here. As a former public servant, I believe that Mr. Mulder understands that.

You have just indicated to me that the House of Commons did not deal with this issue under section 24 because it was not in play. It is almost like a lawyer or a judge dismissing a case on a technicality. We do not deal much in technicalities in this committee, either. We could quite easily put section 24 in play. I am not saying that we would, but it is the case that if some injustice or whatever is to occur to a group — and, probably a minority group or a smaller and weaker group — then, clearly, it is open to us to say, “Fix it or we will not pass it.” It is a legitimate concern for us to say “Do we take the time to send it back to the House of Commons if that becomes necessary, or can

M. Mulder: C’est une préoccupation valable. Cela vise les règles et les lois internationales. La question soulevée par ACC est de nature plutôt nationale. De plus, la loi actuelle — et M. van Koughnett voudra peut-être donner plus de précisions à ce sujet — permet d’y donner suite dans la mesure où le CRTC envisage cette possibilité.

M. Greg van Koughnett, vice-président, Affaires juridiques et générales, Stentor: Si le CRTC voulait des pouvoirs supplémentaires lui permettant de réglementer les revendeurs pour s’assurer que les entreprises de télécommunications locales et concurrentielles sont assujetties aux mêmes obligations imposées traditionnellement aux compagnies de téléphone partout dans le monde — et c’est la question que soulève ACC — une modification telle que celle proposée par ACC le permettrait.

Comme on l’a souligné lors de la discussion avec le sénateur Oliver, la modification proposée à l’article 24 a été jugée irrecevable parce que l’article 24 n’était pas visé par le projet de loi. C’est une règle de procédure qu’il était difficile de contourner.

Le modèle proposé maintenant par ACC consiste à recourir à un article de la loi qui, techniquement, entre en jeu. La disposition interprétative, en l’occurrence l’article 2 de la Loi sur les télécommunications, entre déjà en jeu vu que l’on a manifestement besoin de cette nouvelle créature qu’est «un fournisseur de services de télécommunications.» Il faut élargir la définition qui figure au paragraphe 2(1) de la loi.

Si l’on juge nécessaire que le conseil réglemente davantage les revendeurs qu’il est en mesure de le faire à l’heure actuelle, le libellé proposé par ACC conviendrait tout à fait. Cependant, nous demandons que le Sénat examine, dans un premier temps, la possibilité de s’éloigner du règlement ordinaire, un thème qui est revenu constamment au cours des audiences aujourd’hui et, dans un deuxième temps, l’importance que toutes les parties accordent à ce qu’il adopte rapidement ce projet de loi.

Un grand nombre d’amendements importants ont été apportés au projet de loi. Nous sommes d’avis que le Sénat devrait en venir à la conclusion que l’adoption rapide de ce projet de loi l’emporte sur le bien-fondé d’accorder un avantage supplémentaire à ces revendeurs qui veulent contourner les restrictions imposées par le Canada en matière de propriété et être des joueurs à part entière au sein de l’industrie des télécommunications canadiennes.

Le sénateur Bryden: Nous sommes connus comme étant la chambre de réflexion. Nous ne sommes pas très adeptes de la vitesse ici. En tant qu’ancien fonctionnaire, je crois que M. Mulder comprend cela.

Vous venez tout juste de me dire que la Chambre des communes ne s’est pas penchée sur cette question relevant de l’article 24 parce que la disposition n’intervenait pas. C’est un peu comme un avocat ou un juge qui rejette une affaire pour une question de forme. Nous ne nous occupons pas beaucoup non plus des questions de forme à ce comité. Nous pourrions très facilement mettre en jeu l’article 24. Je ne dis pas que nous le ferions, mais il s’agit du cas où, si un groupe — et, probablement un groupe minoritaire ou un groupe plus petit et plus faible — risque d’être victime d’une injustice, nous pouvons parfaitement dire: «Réglez le problème ou nous rejetterons le projet de loi.»

we satisfy ourselves that there may be other ways for the CRTC to deal with this issue satisfactorily?"

Mr. Mulder: This legislation deals with the international side of telecommunications and ACC is asking for a domestic issue to be raised. The question is, first, is this the right forum? Second, since ACC is the only one arguing this case at present, should it get its wishes through the back door where everyone says, "Let us deal with this issue in a domestic piece of legislation or domestic forum since this bill is focused on the international side? Third, I have heard from lawyers that if the CRTC wants to deal with it, there is considerable scope within its current legislation to deal with it on its own merit.

Those are three reasons as to why we think the Senate might say, "Perhaps you have a case, but let us discuss that some other way at some other time or refer that matter to the CRTC."

Senator Oliver: As I understood ACC's evidence, they were protected before amendments were hastily made in the House of Commons, and it is as a result of negligent amendments in the House of Commons that they now feel aggrieved. I do not think they have been coming in the back door and saying to a committee of Parliament, "As a result of an amendment, which was hastily drawn, we are in jeopardy, a small group of resellers against huge companies such as the Stentor group, and we call upon the Senate to at least look at this and give us a fair hearing." I see nothing wrong with that.

Mr. Mulder: We made our comments. I do not think it is appropriate for us to have a debate with you on whether or not they have a case. You heard their case and we are making ours.

Mr. van Koughnett: I am keen to have a debate. First, to emphasize the point, ACC was very up front about this. The commission operates a formal process. There is an application to review and vary pending before the commission.

The commission is not likely to say that it does not have the legal authority to grant ACC's request. If the commission turns down ACC's request it will be for policy reasons, not for want of legislative authority. That should be made clear.

Let me go one step further as to what the policy reason would be. We have foreign ownership restrictions in Canada and we have them for a reason, as was addressed by Industry Canada at the outset today. Those matters may be raised either in 1999 or in 2000. We have those rules now and it is not appropriate for the CRTC to reverse those rules in order to accord to one reseller the opportunity to enter a particular market niche. If the CRTC turns down the application to review and vary that is currently before it, then it will be because the CRTC perceives that the essence of Canadian's competitive local exchange carrier regime is dealt with best by Canadian carriers — that is, those carriers that are at least 53.3 per cent Canadian. That is a policy issue.

Nous pouvons dire de façon tout à fait légitime: «Prenons-nous le temps de renvoyer le projet de loi à la Chambre des communes si cela devient nécessaire ou pouvons-nous être persuadés que le CRTC a peut-être d'autres moyens à sa disposition pour trouver une solution satisfaisante?»

M. Mulder: Cette mesure législative porte sur les télécommunications internationales et ACC demande que l'on soulève une question à caractère national. Il faut d'entrée de jeu se demander s'il s'agit de l'instance qui convient? Deuxièmement, comme ACC est la seule à présenter cet argument à l'heure actuelle, devrait-elle obtenir ce qu'elle veut par la porte arrière alors que tout le monde dit: «Occupons-nous de cette question dans une mesure législative nationale ou dans une instance nationale étant donné que ce projet de loi s'attache aux services internationaux»? Troisièmement, j'ai entendu des avocats dire que si le CRTC veut s'en occuper, la portée considérable de la loi actuelle le lui permet.

Voilà trois raisons qui nous donnent à penser que le Sénat pourrait dire: «Il se peut que vous ayez raison, mais discutons de la question d'une autre manière et à un autre moment ou renvoyons-la au CRTC».

Le sénateur Oliver: Si j'ai bien compris le témoignage d'ACC, l'entreprise était protégée avant que les amendements ne soient apportés à la hâte à la Chambre des communes. Elle se sent maintenant lésée. Je ne crois pas qu'elle se soit présentée à la porte arrière pour dire à un comité parlementaire: «Un amendement rédigé hâtivement fait en sorte que nous sommes en mauvaise posture, un petit groupe de revendeurs contre des entreprises prodigieuses comme le groupe Stentor. Nous demandons au Sénat d'examiner au moins la question et de nous entendre.» Je ne vois rien de mal à cela.

M. Mulder: Nous avons exprimé notre point de vue. Je ne crois pas qu'il soit opportun pour nous de discuter avec vous du bien-fondé de leur cause. Vous avez écouté leur argument et nous faisons valoir le nôtre.

M. van Koughnett: Je tiens absolument à ce que nous en discutons. Premièrement, ACC était très ouverte à ce sujet. Le conseil se sert d'un processus officiel. Une demande d'examen et de modification est en instance devant le conseil.

Il est fort probable que le conseil ne dira pas qu'il n'a pas l'autorisation légale pour acquiescer à la demande d'ACC. Si le conseil rejette la demande, ce sera pour des raisons politiques et non par manque d'autorisation légale. Cela devrait être précisé.

Laissez-moi m'avancer un peu plus sur la raison politique qui serait avancée. Le Canada impose des restrictions en ce qui a trait à la propriété étrangère. Ces restrictions existent pour une raison, comme nous l'ont expliqué les représentants d'Industrie Canada — au début de nos travaux aujourd'hui. Il se peut que ces questions soient soulevées en 1999 ou en 2000. Ces règles sont en place à l'heure actuelle et il n'est pas opportun pour le CRTC de les renverser afin de permettre à un revendeur d'accéder à un créneau de marché. Si le CRTC rejette la demande d'examen et de modification qui lui a été présentée, ce sera parce qu'il estime que le régime en ce qui a trait aux exploitants de centraux urbains est mieux servi par les entreprises canadiennes — c'est-à-dire, les

In terms of the amendments themselves, it would be slightly overstating it to say that they were hastily drawn. One could not draw an amendment to restrict the concept of licensing to international players without bumping into this problem that ACC has today. ACC was hoping for an entire licensing regime. The bill at first reading stage contained a licensing regime for all players. The word "international" was put in the bill as a result of virtual unanimity. Unfortunately, ACC was in the line of fire because they are interested in licensing for a domestic concern not an international concern.

Senator Oliver: Did you hear the evidence of North American Gateway earlier today? Basically, they agreed generally with the bill but said that they would like to have the criteria for licensing in the bill itself. Do you have a comment on that point?

Mr. van Koughnett: Yes, I do. It has not been the Canadian way to provide to the CRTC specific guidance as to the manner in which the CRTC makes any such decision.

First, I think North American Gateway's concern is unfounded, as was pointed out by Senator Oliver in his questioning. The CRTC is clearly on a one-way track which is liberalization. The only question is speed. For the commission to restrict licensing would be to back up on the degree to which the commission has already put a stake in the ground in terms of wide open, liberal international regime.

Second, I am concerned in that this is the approach that unfolded in the United States when the Telecommunications Act of 1996 was drafted. It was drafted with detailed provisions which should more properly have been left for the Federal Communications Commission. I think everyone around the world agree that that was a mistake.

In other words, when Parliament specifies individual policy decisions and does not leave room to manoeuvre, one ends up in a difficult situation with matters going off to the courts and a great deal of churn and delay.

Senator Oliver: I asked a number of questions of the Industry Canada officials today about licensing. I think you were in the room when they responded. They basically said that foreign monopolies could enter Canada, get into the local markets, and that they would not be able to do anything about it. If foreign monopolies did get into the Canadian local markets on a facilities basis, do you not agree that they would have to be compliant with the act, which stipulates foreign ownership at 46 per cent?

Mr. van Koughnett: Yes.

Senator Oliver: The foreign monopoly would have to be dominantly Canadian owned. Otherwise, the foreign monopoly is a reseller, and the CRTC through its existing legislation, as you

entreprises dont la propriété canadienne est d'au moins 53,3 p. 100. C'est une question de politique.

En ce qui concerne les amendements eux-mêmes, il serait légèrement exagéré de dire qu'ils ont été adoptés à la hâte. On ne pourrait rédiger un amendement visant à limiter l'attribution de licences aux intervenants internationaux sans se buter sur le problème qui se pose aujourd'hui pour ACC. ACC espérait un régime d'attribution de licences pour les services internationaux et canadiens. C'est ce que visait le projet de loi à l'étape de la première lecture. L'adjectif «international» a été ajouté dans le projet de loi d'un consentement presque unanime. Malheureusement, comme ACC manifeste de l'intérêt pour une licence relative à un service local et non à un service international, elle est directement touchée.

Le sénateur Oliver: Avez-vous entendu le témoignage des représentants de North American Gateway plus tôt aujourd'hui? L'entreprise souscrit pour ainsi dire à l'ensemble du projet de loi mais a déclaré qu'elle aimerait que le critère en ce qui a trait à la délivrance des permis se trouve dans le projet de loi lui-même. Avez-vous quelque chose à dire là-dessus?

M. van Koughnett: Oui. Le Canada n'a pas l'habitude de donner des conseils précis au CRTC quant à la façon de prendre une décision de ce genre.

Premièrement, je crois que la préoccupation de North American Gateway n'est pas fondée, comme l'a fait ressortir le sénateur Oliver dans ses questions. Le CRTC s'est engagé de toute évidence sur la voie unique de la libéralisation. La seule question qui se pose porte sur la rapidité du processus. En limitant l'attribution des permis, le conseil reculerait devant l'engagement qu'il a pris de libéraliser et d'ouvrir les services internationaux.

Deuxièmement, je m'inquiète du fait que c'est l'approche qui s'est dégagée aux États-Unis lorsque la loi sur les télécommunications a été rédigée en 1996. On y avait inclus des dispositions détaillées qu'il aurait mieux valu laisser de côté pour la Fédération Communications Commission. Je crois que tout le monde s'entend pour dire que c'était une erreur.

En d'autres mots, lorsque le Parlement prend des décisions stratégiques sans laisser de marge de manoeuvre, la situation se complique. En effet, des affaires se retrouvent devant les tribunaux sans compter les nombreux problèmes et retards.

Le sénateur Oliver: Aujourd'hui, j'ai posé aux représentants d'Industrie Canada un certain nombre de questions au sujet de l'attribution des licences. Je crois que vous étiez dans la pièce lorsqu'ils ont répondu. Ils ont pour ainsi dit que les monopoles étrangers pourraient exercer leurs activités au Canada, accéder aux marchés locaux et qu'ils ne pourraient pour ainsi dire rien faire à ce sujet. Si les monopoles étrangers pénètrent les marchés locaux canadiens par l'entremise d'installations, n'êtes-vous pas d'accord pour dire qu'ils devraient respecter la loi, laquelle fixe les investissements étrangers à 46 p. 100?

M. van Koughnett: Oui.

Le sénateur Oliver: Le monopole étranger devrait être sous contrôle canadien, sinon il s'agit d'un revendeur et le CRTC, par l'entremise de ses lois actuelles, comme vous l'avez déjà dit ici

have already said here today, has the regulatory devices to deal with it. Would you agree with that?

Mr. van Koughnett: Absolutely, senator.

Senator Oliver: When you go back and review the example that the bureaucrats gave me today about their fear of foreign monopolies, it seems to me they were boxing against shadows because these foreigners must comply with the existing legislation, which stipulates 46 per cent.

Mr. van Koughnett: Yes. The matter that was being raised — and you are quite right, senator — is exactly analogous to Hong Kong Tel. Everyone is keen to have this legislative provision in the act. It would be an arrangement whereby it is a facilities-based carrier in a foreign country, but a reseller in Canada.

The one matter that has not arisen before this committee is the fact that the Stentor companies and all the facilities-based carriers — by which I mean Fonorola, Sprint Canada and AT&T Canada long-distance services — were all in the same boat. We were caught in the Hong Kong Tel situation, and we will be caught in the next one as ham in the sandwich. Because of the very complex Rube Goldberg machine to get at resellers, we are the players who have to pull the plug on a nefarious reseller such as Hong Kong Tel, and that presents a major public relations problem for us. Here we are. There is a little player. The CRTC is saying, "Okay, go forth and pull the plug, literally, on these guys." It is very awkward for us.

Under the licensing regime — and I think this is why all of our major trading partners have a licensing regime as well — it is the authority within the country that pulls the licence and shuts down the reseller if the re-seller is acting in the manner that was so nicely set out by Mr. Helm when he was speaking to you on this matter. I appreciate that this is self-serving, but the truth is that it is an awful lot better for the carriers not to be the players who have to be the bad guy. It is an awful lot better if it is the regulatory authority. I think that goes beyond merely self-serving; that is just inefficiency in terms of government policy. That is the one factor that has not come out yet today.

Senator Oliver: I was happy that Senator Bryden mentioned the problem of speed. I read everything that came before the House of Commons committee, including your remarks, and frankly there was nothing in your remarks about speed. Both of you in your evidence today have stressed the urgency of getting passage of this bill. What has come up since your appearance in the House of Commons to suddenly make you say that speed is of the essence and that we should pass this thing quickly? What happened?

Mr. Mulder: I certainly accept Senator Bryden's comments that we have to ensure that this is a good product without worrying about a specific deadline. However, at the same time, we had hoped when the deal was struck last February that legislation

aujourd'hui, dispose d'instruments de réglementation pour s'en occuper. Êtes-vous d'accord avec cela?

M. van Koughnett: Tout à fait, sénateur.

Le sénateur Oliver: Revenons en arrière et prenons l'exemple que les bureaucrates m'ont donné aujourd'hui au sujet de leur crainte des monopoles étrangers. Il me semble qu'il s'agissait là d'une attaque de pure forme étant donné que ces étrangers doivent respecter la loi actuelle qui fixe la limite des investissements étrangers à 46 p. 100.

M. van Koughnett: Oui. La question qui a été soulevée — et vous avez tout à fait raison sénateur — est tout à fait semblable à Hong Kong Telecommunications. Tout le monde tient à ce que cette disposition figure dans la loi. Il s'agirait d'un arrangement selon lequel il s'agit d'une entreprise dotée d'installations dans un pays étranger, mais d'un revendeur au Canada.

La question qui n'a pas été soulevée devant ce comité c'est le fait que les entreprises membres de Stentor et toutes les entreprises dotées d'installations — je veux dire par là les services interurbains de Fonorola, Sprint Canada et AT&T Canada — logeaient tous à la même enseigne. Nous étions tous pris dans la situation de Hong Kong Telecommunications et nous serons tous coincés dans la prochaine. Étant donné qu'il est très difficile de s'en prendre aux revendeurs, nous sommes les joueurs qui doivent couper les liaisons à un revendeur infâme comme Hong Kong Telecommunications et cela nous pose un sérieux problème de relations publiques. Et voilà où nous en sommes. Il y a un petit joueur à qui le CRTC dit d'aller de l'avant et de couper littéralement les liaisons à ces entreprises. C'est très difficile pour nous.

Sous l'autorité du régime d'attribution de licences — et je crois que c'est la raison pour laquelle tous nos principaux partenaires commerciaux en ont un également — c'est l'organisme qui a l'autorité dans le pays qui retire la licence et met fin aux activités du revendeur si celui-ci agit de la manière qu'a si bien décrite M. Helm lorsqu'il vous a parlé sur ce sujet. Je me rends bien compte que c'est égoïste, mais la vérité c'est qu'il vaut beaucoup mieux pour les entreprises de ne pas jouer le méchant rôle. Cela convient beaucoup mieux à l'autorité réglementaire. Je pense que c'est plus que de l'égoïsme; il s'agit simplement d'une politique gouvernementale inefficace. C'est la facette qui n'est pas encore ressortie aujourd'hui.

Le sénateur Oliver: J'étais content que le sénateur Bryden parle du problème de la rapidité avec laquelle le projet de loi a été adopté. J'ai tout lu ce qui a émané du comité de la Chambre des communes, y compris vos observations et, en toute franchise, vous n'y avez pas abordé cet aspect. Dans le cadre de votre témoignage aujourd'hui vous avez tous les deux insisté sur l'importance de l'urgence d'adopter ce projet de loi. Que s'est-il passé depuis votre comparaison devant le comité des communes pour vous faire dire tout à coup qu'il faut absolument accélérer le processus et que nous devrions adopter cette mesure législative rapidement?

M. Mulder: J'accepte certainement les observations du sénateur Bryden lorsqu'il dit que nous devons nous assurer qu'il s'agit d'un bon produit sans nous soucier d'un échéancier précis. Cependant, en même temps, nous avions espéré, lorsque l'entente

would have been introduced and passed by both chambers in Parliament before the end of the 1997 calendar year.

Senator Oliver: They have an extension.

Mr. Mulder: It is not only because of the WTO agreements but also because, until the legislation is passed in some areas, the CRTC, which has to deal with it, cannot proceed as fast as we hoped it would. No one is talking about a week or so, but the sooner the legislation is enacted by the Parliament of Canada, the better off all parties will be. I agree with you that, in the final analysis, there is a requirement to ensure that you as well as others have to be satisfied that this is the appropriate legislation.

Senator Oliver: Another difference that I noted in your evidence in the other place and here is that I have not heard much about a sunset clause, except for one phrase that Mr. Mulder used, "for a number of years." In the House of Commons, several major carriers talked about a sunset clause of the year 2000. I am wondering what happened there. Today your language is "for a number of years."

Mr. Mulder: The Stentor family, if I may call it that, the alliance, does not have unanimity on all fronts, much the same as any vibrant organization does. The overall consensus among the Stentor companies is that we could very much live with an arrangement that stays on for a number of years, as long as the licensing is restricted to international. Certain members of the alliance, particularly Telus, thought, "Yes, that is okay, but let us propose a specific date as to when it should be done." That is why Telus specifically appeared before the committee in the House of Commons saying, "Put a deadline on it."

Senator Oliver: What do you say about the year 2000?

Mr. Mulder: We assume that no legislation stays on the books forever and that at some stage there will be a possibility to amend legislation to remove things that are no longer necessary. Not only that, when you request a series of amendments from any group of legislators, you cannot get everything you want.

Did we make progress on some of the amendments about which we felt strongly? We did, because we certainly pushed. We were not the only ones. We certainly got two sets of amendments that were important to us. One was that we are talking about restricting the international, and the other one was to ensure that the CRTC did not get authority to get into other operating areas unless it was specifically dealt with within the current CRTC requirements. Those amendments were accepted by the House of Commons as well.

In a nutshell, there is no doubt that some of our members thought there should be a sunset provision, but it was not unanimous. As well, in the House of Commons, some of the important amendments that we wanted were dealt with.

a été conclue en février dernier, que la mesure législative aurait été présentée et adoptée par les deux chambres du Parlement avant la fin de l'année civile 1997.

Le sénateur Oliver: Une prolongation leur a été accordée.

M. Mulder: Ce n'est pas seulement en raison des accords de l'OMC mais aussi du fait que, tant qu'une loi n'est pas adoptée dans certains domaines, le CRTC, qui doit régler les problèmes, ne peut procéder aussi rapidement qu'il l'aurait espéré. Personne ne parle d'une semaine ou deux, mais plus vite le Parlement promulguera la mesure législative mieux toutes les parties s'en porteront. Je suis d'accord avec vous lorsque vous dites que, en dernière analyse, il faut s'assurer que vous et d'autres sont convaincus qu'il s'agit de la mesure législative indiquée.

Le sénateur Oliver: Il y a une autre différence que je remarque entre le témoignage que vous avez donné devant le comité de l'autre endroit et celui-ci. Je n'ai pas beaucoup entendu parler de l'adoption d'une disposition de temporisation, M. Mulder ayant uniquement mentionné une disposition qui serait en vigueur «un certain nombre d'années». À la Chambre des communes, plusieurs grandes entreprises de télécommunication ont parlé d'une disposition de temporisation qui prendrait fin en l'an 2000. Je me demande ce qui s'est passé. Vous parlez aujourd'hui d'une disposition qui resterait en vigueur «un certain nombre d'années».

M. Mulder: Il y a des désaccords au sein de la famille Stentor, si je peux l'appeler ainsi, de l'alliance, comme il y en a au sein de n'importe quelle grande entreprise dynamique. Les membres s'entendent de manière générale pour dire qu'ils pourraient s'adapter à un régime pendant un certain nombre d'années, à la condition que les restrictions sur l'attribution de licences soient limitées aux services internationaux. Certains membres de l'alliance, notamment Telus, ont dit: «Oui, c'est très bien, mais fixons une date précise.» C'est pour cette raison que Telus, lorsqu'il a comparu devant le comité de la Chambre des communes, a dit: «Fixons un délai.»

Le sénateur Oliver: Que pensez-vous de l'an 2000?

M. Mulder: Nous partons du principe qu'aucune législation n'est immuable et qu'il sera possible, à un moment donné, d'en supprimer les éléments jugés superflus. Mais il y a encore plus. Lorsque vous soumettez une série de modifications à un groupe de législateurs, vous n'obtenez pas tout ce que vous voulez.

Avons-nous réalisé des progrès au chapitre des modifications que nous avons demandées? Oui, parce que nous avons beaucoup insisté. Nous n'étions pas les seuls. Nous avons obtenu deux modifications auxquelles nous tenions beaucoup. La première concerne les restrictions applicables aux services internationaux, et la deuxième, de ne pas autoriser le CRTC à intervenir dans des secteurs d'exploitation autres que ceux qui sont déjà visés par les règlements actuels du CRTC. Ces modifications ont également été acceptées par la Chambre des communes.

En un mot, certains de nos membres estimaient qu'il fallait prévoir une disposition de temporisation, mais cette proposition ne faisait pas l'unanimité. Par ailleurs, la Chambre des communes a apporté certaines des modifications importantes que nous avions réclamées.

Senator Oliver: A member of your own national alliance feels that a sunset clause of the year 2000 would be appropriate under the circumstances.

Mr. Mulder: All things being said, it would be desirable, but it is not as important as some of the other items that have been discussed either in the other chamber or in the Senate here now.

Senator Oliver: My final question relates to licensing and the Competition Act. It is my view that the CRTC probably has the power to control most of the problems that the bureaucracy is concerned about by their existing legislation or, failing that, most of the problems could and should be dealt with by the Competition Act. Consider the issue of a foreign telecommunications monopoly setting up in a Canadian subsidiary to provide favourable call termination charges or accounting rates to its subsidiary over its competitors. This pricing practice would, at the very least, qualify as price discrimination, an offence under section 50(1)(a) of the Competition Act. Would you agree?

Mr. van Koughnett: I would like to be able to say "yes," but I actually do not know because I am worried that the offence itself is not in Canada but in the terminating country, such as Hong Kong. To be honest with you, I have not thought about that.

Senator Oliver: Would you agree that it could possibly qualify as an abuse of a dominant position, an offence under sections 78 and 79 of the Competition Act?

Mr. van Koughnett: Again, I do not want to be unhelpful. I am afraid that in the case of Hong Kong Tel, which is the one that we are addressing and trying to make generic, they had a very small market share in Canada. Again, I am afraid that because they have a monopoly in Hong Kong, that is where they would have a dominant position.

Senator Oliver: Under the government's proposal — you were here and you heard it — they were talking about a dominant foreign carrier in Canada, so the Canadian statute would apply. Would you not also agree that that would be predatory pricing, a criminal offence under section 50(1)(c) of the Competition Act, if they did so?

Mr. van Koughnett: Yes, I agree with that one, provided that you can go the extra distance of showing the intent to harm the existing carriers, which I think is an element of that offence.

Senator Oliver: I am presuming we could. Therefore, the Competition Act is certainly a vehicle available to Canada to deal with the potential problem.

Mr. Mulder, can you give us any other example, apart from the Hong Kong Tel issue that I mentioned?

Is there any other example you can give us of the potential problem that this licensing regime is designed to control or to protect internationally?

Le sénateur Oliver: Un des membres de l'alliance nationale juge qu'il serait utile, dans les circonstances, de prévoir une disposition de temporisation qui prendrait fin en l'an 2000.

M. Mulder: Il serait utile d'en avoir une, mais cette question n'est pas aussi importante que certains des autres points qui ont été abordés à la Chambre ou ici, au Sénat.

Le sénateur Oliver: Ma dernière question porte sur le régime d'attribution de licences et la Loi sur la concurrence. À mon avis, le CRTC a sans doute le pouvoir de régler la plupart des problèmes qui soulèvent des inquiétudes au moyen des lois existantes. Autrement, la plupart de ces problèmes pourraient et devraient être réglés au moyen de la Loi sur la concurrence. Supposons qu'un monopole étranger établisse une filiale au Canada dans le but d'offrir des frais de résiliation ou des taxes de répartition à des tarifs plus intéressants que ceux de ses concurrents. Cette pratique serait, à tout le moins, qualifiée de discriminatoire et constituerait une infraction en vertu de l'alinéa 50(1)a) de la Loi sur la concurrence. Êtes-vous de cet avis?

M. van Koughnett: J'aimerais pouvoir vous dire «oui», mais, en fait, je ne le sais pas parce que je crains que l'infraction elle-même ne soit pas commise au Canada, mais dans le pays destinataire, comme Hong Kong. Pour être honnête avec vous, je ne sais pas comment répondre à cette question.

Le sénateur Oliver: Est-ce qu'on pourrait peut-être qualifier cette pratique d'abus de position dominante en vertu des articles 78 et 79 de la Loi sur la concurrence?

M. van Koughnett: Encore une fois, je ne le sais pas. Dans le cas de Hong Kong Tel, qui est la compagnie que nous utilisons comme exemple, elle ne détenait qu'une très petite part du marché canadien. Encore une fois, je crains que, en raison du monopole qu'elle exerce à Hong Kong, c'est dans ce marché qu'elle serait en position dominante.

Le sénateur Oliver: Les représentants du gouvernement — vous étiez ici et vous l'avez entendu — parlaient du cas d'un télécommunicateur étranger qui serait en position dominante au Canada, de sorte que la loi canadienne s'appliquerait. Ne croyez-vous pas également qu'il s'agirait là d'une pratique déloyale de fixation de prix, pratique qui constitue une infraction aux termes de l'alinéa 50(1)c) de la Loi sur la concurrence?

M. van Koughnett: Oui, je suis d'accord avec cela, mais à la condition que vous arriviez à démontrer que cette pratique a pour but de nuire aux entreprises existantes, ce qui, à mon avis, constitue un élément de cette infraction.

Le sénateur Oliver: Je présume que nous pourrions le faire. Par conséquent, le Canada pourrait recourir à la Loi sur la concurrence pour régler un problème potentiel.

Monsieur Mulder, avez-vous un autre exemple à nous donner, outre celui de la Hong Kong Tel?

Pouvez-vous nous donner un autre exemple d'un problème potentiel que le régime d'attribution de licences permettrait de régler à l'échelle internationale?

Mr. Mulder: Certainly the lawyers have told me that it is important, as we open up this market, that all the players, domestic and particularly new international competitors, know their rights and obligations when they operate in Canada. We think it will help clarify the situation to have, for a period of years, some requirement for regulatory body approval. It will ensure that as players enter this business in Canada, they know their rights and obligations, which in many ways are different from the jurisdictions where they are currently domiciled.

After awhile, as competition rolls out, we may say that we do not need this anymore because everyone knows their rights and obligations. I stress both parts.

Are there any other cases that can describe why we really need this provision?

Mr. van Koughnett: No, I think that is right. There was a flavour of that from Mr. Helm this morning. It was to bring our regime into line with the format which is familiar to our major trading partners.

Senator Oliver: Why bring on regulation that tends to be anti-competitive when, in fact, the CRTC and other agencies are trying to open our market for competition?

Mr. Robert Tritt, National Director, International Affairs, Stentor: I would like to comment on the earlier question about why have a licensing regime to deal with this anti-competitive problem and not rely on the Competition Act. In the examples you cited, one problem will always be proving whether the behaviour is occurring in Canada or abroad. That will give rise to some questions and will take some time to investigate, no doubt.

Once these operators are licensed in the proposed licensing regime, it would be an advantage — and many of us have proposed this in the current CRTC proceeding — to put in place an expedited process, when there is an allegation of some kind of anti-competitive or abusive behaviour, to allow the CRTC to quickly take action against that carrier. I expect it would be very difficult to achieve a remedy as quickly under the Competition Act.

In this business, a matter of weeks can be very important, in terms of the kind of shift in customers and that sort of thing, to someone who is able to take an action in the market as a result of preferential arrangements they may have with a foreign monopoly. The ease of enforcement of the rules is an important aspect of the licensing proposal.

Senator Oliver: Has that issue been discussed with the Competition Bureau, do you know? Are they party to the proposal that you have just suggested?

Mr. Tritt: The Competition Bureau is participating quite actively in the CRTC proceeding. They are following the proceeding and have addressed a number of interrogatories to interested parties and presumably will be providing their own comments in that proceeding.

M. Mulder: Les avocats m'ont dit qu'il est important, au fur et à mesure que s'ouvre le marché, que tous les joueurs à l'échelle nationale, et surtout les nouveaux concurrents au niveau international, soient au courant de leurs droits et de leurs obligations lorsqu'ils opèrent au Canada. Nous pensons qu'il peut être utile, pendant quelques années, de les assujettir à un organisme de réglementation. Celui-ci veillera à ce que les entreprises installées au Canada connaissent bien leurs droits et obligations puisque ceux-ci, à bien des égards, varient d'un pays à l'autre.

Après quelques années, au fur et à mesure que la concurrence s'installera, cette exigence ne sera plus nécessaire puisque tous les joueurs seront conscients de leurs droits et obligations. J'insiste là-dessus.

Y a-t-il d'autres cas qui justifieraient l'existence d'une telle disposition?

M. van Koughnett: Non, vous avez raison. M. Helm en a parlé ce matin. Cette démarche avait pour but de rendre notre régime conforme à celui de nos principaux partenaires commerciaux.

Le sénateur Oliver: Pourquoi instituer des règlements qui ont tendance à être anticoncurrentiels alors que le CRTC, entre autres, essaie d'ouvrir notre marché à la concurrence?

M. Robert Tritt, directeur national, Affaires internationales, Stentor: J'aimerais revenir à une question qui a été posée plus tôt, à savoir pourquoi nous devons recourir à un régime d'attribution de licences, et non à la Loi sur la concurrence, pour venir à bout d'une pratique anticoncurrentielle. Le problème, si nous prenons les exemples que vous cités, c'est qu'il faut arriver à démontrer si cette pratique se produit au Canada ou à l'étranger. Des questions seront soulevées et il faudra sans doute un certain temps pour mener une enquête.

En ce qui concerne les entreprises qui obtiennent une licence en vertu du régime proposé, il serait utile — et nous sommes nombreux à l'avoir proposé au CRTC — d'instituer un processus accéléré qui permettrait au CRTC d'intervenir rapidement contre une entreprise soupçonnée de conduite anticoncurrentielle. Je suppose qu'il serait très difficile d'intervenir très rapidement en vertu de la Loi sur la concurrence.

Dans notre milieu, un délai de quelques semaines veut dire beaucoup, que ce soit au chapitre de la clientèle ou autre, pour l'entreprise qui est en mesure de tirer parti d'une situation dans un marché grâce aux accords préférentiels qu'elle a conclus avec un monopole étranger. Il sera plus facile, grâce au régime d'octroi de licences, d'assurer l'application des règles.

Le sénateur Oliver: A-t-on discuté de cette question avec le Tribunal de la concurrence? Est-il d'accord avec la proposition que vous avez soumise?

M. Tritt: Le Tribunal de la concurrence suit de très près les audiences du CRTC. Il a adressé une série de questions aux parties intéressées, et interviendra vraisemblablement dans le processus.

Senator Oliver: It strikes me that the entire problem that everyone so fears is really a competition problem.

Mr. Mulder: We certainly agree with the intent and the spirit of your comment, that, over time, industry-specific regulation can be dealt with under broad-based competition law. That is certainly part of the process that we accept. The question is over what period of time and under what rules. That is why we were having the discussion whether at some stage all these licensing requirements should be become null and void.

The marketplace is changing so rapidly. Many players are coming in, in an area where, either domestically or internationally, there has been a monopoly. On balance, the preferred way to go is to use the current regulatory body which understands the industry and can act faster to deal with it. Certainly, as I have indicated before, we sign on to that view. Over time, those kinds of issues should be dealt with both domestically and internationally under the competition law, much the same as has been done in the energy sector or the transportation sector or any other sector of the economy. We are arguing not about intent, just about the ways and means of achieving the goal.

[Translation]

Senator De Bané: Under the proposed regime, is the client free to choose the firm he wants for his international calls? Will Teleglobe be one such firm? Is that where we are heading?

Mr. van Koughnett: Yes. The issue before the committee is expediency. Teleglobe believes that the days when it held a monopoly are over. One must decide on the conditions and pace of change in a regulated industry, like the automobile industry, for example. A customer can choose to sign a contract with any company he likes.

Senator De Bané: A company like Bell Canada that is a member of Stentor and a Teleglobe shareholder will also offer to route international calls for its clients. This will impact its business with Teleglobe.

Mr. van Koughnett: That is correct.

Senator De Bané: What interest is there in this for Bell Canada?

Mr. van Koughnett: Fortunately, we do not have to answer that question today or in the coming months. In the years ahead, the company will have to confront this problem when it decides to purchase shares from a competitor. There is no solution that is in the public interest. The solution benefits BCE shareholders.

Senator De Bané: Could Telesat extend its operations to areas other than domestic communications?

Mr. van Koughnett: Yes. In the past 18 months, Telesat has expanded its operations into the United States in an effort to go worldwide. This initiative has proven successful. Telesat started after Teleglobe.

Le sénateur Oliver: J'ai l'impression que, ce que l'on craint avant tout, c'est la concurrence même.

M. Mulder: Il est vrai, comme vous le dites, que les règlements visant l'industrie peuvent, avec le temps, être intégrés à une loi sur la concurrence d'application générale. Cela fait partie du processus et nous l'acceptons. Reste à savoir quand et en vertu de quelles règles. C'est pourquoi nous nous sommes demandés s'il n'y aurait pas lieu, à un moment donné, de supprimer toutes les exigences relatives à l'octroi de licences.

Le marché évolue rapidement. De nombreux joueurs entrent dans un secteur où, que ce soit à l'échelle nationale ou internationale, il existait un monopole. De manière générale, la meilleure chose à faire, c'est d'utiliser l'organisme de réglementation actuel qui comprend bien l'industrie et qui peut intervenir sans délai. Comme je l'ai déjà dit, nous souscrivons à ce principe. Avec le temps, ces questions devraient être réglées à l'échelle nationale et internationale en vertu de la Loi sur la concurrence, comme on le fait dans le secteur de l'énergie ou des transports ou dans tout autre secteur de l'économie. Nous ne sommes pas contre l'objectif visé, sauf que nous mettons en doute les moyens utilisés pour l'atteindre.

[Français]

Le sénateur De Bané: Dans le régime vers lequel nous nous dirigeons, le client pourra-t-il choisir la firme qu'il désire pour ses appels internationaux? Téléglobe sera-t-elle une compagnie parmi les autres? Est-ce le régime vers lequel nous nous dirigeons?

M. van Koughnett: C'est exact. La question devant le comité est celle de la vitesse. Téléglobe pense que les jours de monopole sont terminés. Il faut décider des conditions et du rythme de changement d'un régime où l'industrie sera assujettie comme n'importe quelle autre, l'automobile, par exemple. On pourra choisir n'importe quelle compagnie pour conclure un contrat.

Le sénateur De Bané: Une compagnie comme Bell Canada qui est membre de Stentor et qui est actionnaire dans Téléglobe, va également offrir à ses clientèles d'acheminer leurs appels internationaux. Cela va cannibaliser son chiffre d'affaires dans Téléglobe.

M. van Koughnett: C'est exact.

Le sénateur De Bané: Où est son intérêt?

M. van Koughnett: Heureusement, il ne faut pas répondre à cette question aujourd'hui ou dans les prochains mois. Dans les prochaines années, la compagnie devra affronter cette difficulté quand elle décidera d'acheter des actions d'un compétiteur. Il n'y a pas de solution d'intérêt public. C'est une solution pour les actionnaires de BCE.

Le sénateur De Bané: Télésat pourrait-elle étendre ses opérations à des domaines autres que les communications domestiques?

M. van Koughnett: Oui, Télésat a réussi, dans les derniers 18 mois, à commencer ses opérations aux États-Unis afin d'avoir l'occasion d'opérer partout au monde. C'est un succès pour Telesat. Telesat a commencé après Téléglobe.

Senator De Bané: Bell Canada is a Telesat shareholder. Who are the other shareholders in this company?

Mr. van Koughnett: All of the other traditional Stentor telephone companies in the other provinces.

Senator De Bané: Stentor group companies are also Telesat shareholders?

Mr. van Koughnett: Yes.

Senator De Bané: Therefore, the customer can choose to do business with whichever company he wants. Is that correct? Will the same apply to foreign companies?

Mr. van Koughnett: Of course.

Senator De Bané: Are you saying that Stentor member companies will be able to do business in other countries around the world?

Mr. van Koughnett: That is the objective.

Senator De Bané: Good luck.

[English]

The Chairman: Mr. Mulder and colleagues, thank you for your presentation.

We will now hear from Teleglobe Inc. Please proceed.

Ms Meriel V.M. Bradford, Vice-President, Government and External Relations, Teleglobe Inc.: As honourable senators will be aware, Teleglobe Canada has been Canada's overseas telecommunications carrier since 1950. It is a subsidiary of the publicly owned Teleglobe Inc.

[Translation]

We are pleased to have this opportunity to comment on Bill C-17. At the outset, I would like to advise you that we support Bill C-17 as it stands, because it takes into account the interests of Canadian telecommunications companies.

During and after the World Trade Organization negotiations, the government worked closely with the Canadian telecommunications industry. Bill C-17 is a true reflection of Canada's commitments to the WTO and fulfills our obligations under the General Agreement on Trade in Services for the basic telecommunications sector. Since our appearance before the House committee, the GATS Agreement has come into force. It is therefore timely that Canada move quickly to implement this bill.

[English]

Among other things, Bill C-17 proposes certain amendments to the Telecommunications Act and substantially modifies the Teleglobe Act established at the time of the company's privatization in 1987.

We see it as an historic but appropriate milestone in our evolution from a Crown corporation to a fully privatized company. It is a positive step in that it puts our enterprise on the same footing as our competitors and assists us in attaining access to foreign markets. For both of these reasons, Bill C-17 is critical to our growth and future success.

Le sénateur De Bané: Bell Canada est actionnaire de Télésat. Quels sont les autres actionnaires de Télésat?

M. van Koughnett: Toutes les autres compagnies téléphoniques traditionnelles de Stentor dans les autres provinces.

Le sénateur De Bané: Les compagnies du groupe Stentor sont aussi actionnaires de Télésat?

M. van Koughnett: Oui.

Le sénateur De Bané: Donc l'utilisateur pourra faire affaire avec la compagnie de son choix? Les compagnies étrangères feront affaire ici?

M. van Koughnett: Certainement.

Le sénateur De Bané: Vous pensez que les compagnies membres de Stentor vont pouvoir faire affaires dans les autres pays du monde?

M. van Koughnett: C'est le but visé.

Le sénateur De Bané: Bonne chance.

[Traduction]

La présidente: Je tiens à remercier M. Mulder et ses collègues pour leur exposé.

Nous allons maintenant entendre les représentants de Téléglobe Inc. Vous avez la parole.

Mme V.M. Bradford, vice-présidente, Relations externes et gouvernementales, Téléglobe Inc.: Comme le savent les honorables sénateurs, Téléglobe Inc. est une société ouverte qui a pour principale filiale Téléglobe Canada, le communicateur intercontinental en titre des Canadiens depuis 1950.

[Français]

Nous sommes ici pour faire part de notre point de vue sur le projet de loi C-17. Je tiens à vous dire d'emblée que nous appuyons ce projet de loi, parce qu'il tient compte des intérêts des entreprises de télécommunication canadiennes.

Le gouvernement ayant pris soin de les consulter pendant et après les négociations de l'Organisation mondiale du commerce, le projet C-17 est également conforme aux engagements souscrits par le Canada aux fins de l'OMC ainsi qu'aux dispositions de l'accord général sur le commerce des services de télécommunication de base qui est entré en vigueur après notre rencontre avec le comité de la Chambre des communes. Il est donc grand temps, selon nous, de l'adopter.

[Traduction]

Le projet de loi C-17 prévoit des modifications à la Loi sur les télécommunications et, surtout, à la Loi sur Téléglobe adoptée lors de la privatisation de l'entreprise en 1987.

Il représente la suite logique d'une évolution qui nous a fait passer du statut de société d'État à celui de société par actions. Grâce à cette nouvelle loi, Téléglobe pourra non seulement lutter à armes égales avec ses concurrents, mais aussi accéder plus facilement aux marchés étrangers, deux conditions nécessaires à sa croissance et à sa réussite.

Today Teleglobe is a corporation which employs a total of about 1,200 people, 900 of whom are based in Canada. We had revenues of \$2 billion in 1997 and carried about 2.8 billion minutes of traffic for the year. We have one of the largest networks in the world, and Canada should be proud of this network. Teleglobe had assets of \$2.6 billion at the end of 1997.

Our prices have declined significantly since we were privatized, particularly between 1995, when they were at an average price per minute of \$0.80, and the present, with an average price per minute of about \$0.66. Our prices have also been consistently further and further below our CRTC regulated price-cap commitment. We are getting ready for competition. We are looking forward to contributing to the Canadian telecommunications industry in new ways and to assuming a leadership role in an environment governed more by reliance on market forces and less by regulation.

On October 1, 1998, the liberalization of the Canadian telecommunications market will advance with the opening of Canadian facilities' overseas telecommunications. Teleglobe Canada has been actively promoting this liberalization for well over two years. Competition will clearly benefit the Canadian consumer and will also allow a company like Teleglobe to take on the world.

The WTO agreement involves some 90 per cent of the world's current telecommunications service market, a market valued at \$880 billion. The Canadian government, in its negotiations with the WTO, acknowledged this reality and the benefits of global competition while at the same time preserving and pursuing uniquely Canadian objectives.

For Teleglobe, this is the opportunity to go from our market of 30 million people in Canada, to a market of 6 billion; to go from a market of roughly 2 billion minutes of international traffic, to a market of about 75 billion minutes this year, and it will grow at a rate of 15 per cent a year. In the year 2000, our market will consist of at least 100 billion minutes.

Since the arrival of a new management team in 1992, led by Charles Sirois, we have expanded our network presence into the largest telecommunications markets, such as the United States, the United Kingdom and Germany, and we have some 30 representative offices around the world. We have clients in 70 countries and operating agreements and relationships with nearly every major telecommunications carrier. In 1997 our traffic from markets outside our original base more than doubled over the previous year.

[Translation]

Teleglobe may not be as big as some of its competitors such as AT&T, Sprint, British Telecom and MCI, but we are completely focused on our market niche — international telecommunications services.

It is easy for a company the size of Teleglobe with its 1,200 employees to move fast and to seize new opportunities. We have built the second-largest international telecommunications network in North America. We manage our global network from

Téleglobe emploie quelque 1 200 personnes, dont 900 au Canada, et son réseau compte parmi les plus étendus au monde, avec un actif qui s'établissait à 2,6 milliards de dollars à la fin de 1997. Au cours de la dernière année, nous avons inscrit un chiffre d'affaires de 2 milliards de dollars et un volume de trafic d'environ 2,8 milliards de minutes.

Nos tarifs ont diminué considérablement depuis notre privatisation, surtout depuis 1995, quand nous avons fait passer notre tarif moyen de 80 cents la minute à 66 cents la minute. Nos tarifs sont également toujours plus en deçà du plafond imposé par le CRTC. Nous nous réjouissons à l'idée de renouveler notre contribution au secteur des télécommunications canadiennes et de jouer un rôle directeur dans un contexte où la réglementation laissera plus de latitude aux forces du marché.

Le 1^{er} octobre 1998, la libéralisation des télécommunications canadiennes franchira une nouvelle étape avec l'ouverture du marché des installations de transmission intercontinentale à la concurrence. C'est une mesure dont nous faisons la promotion depuis plus de deux, car nous sommes persuadés que la concurrence profitera non seulement aux consommateurs, mais également aux entreprises qui, comme nous, ont des ambitions mondiales.

À cet égard, il convient de rappeler que l'accord de l'OMC concerne 90 p. 100 du marché mondial des télécommunications, évalué à 880 milliards de dollars. Au cours des négociations qui ont mené à cet accord, le gouvernement canadien a pris en compte les avantages d'une concurrence mondiale sans jamais perdre de vue les intérêts canadiens.

Plutôt qu'un marché de 30 millions de consommateurs qui génère environ 2 milliards de minutes de trafic international par année, Téleglobe peut maintenant viser un marché de 6 milliards de consommateurs qui devrait afficher un trafic international d'environ 75 milliards de minutes cette année, et de 100 milliards de minutes en l'an 2000, compte tenu d'un taux de croissance annuel de 15 p. 100.

Déjà, sous l'impulsion de la nouvelle direction pilotée par Charles Sirois, Téleglobe a pris pied sur les marchés les plus importants, dont les États-Unis, le Royaume-Uni et l'Allemagne, et a ouvert une trentaine de bureaux de par le monde. De plus, nous avons des clients dans 70 pays et des accords d'interconnexion avec la quasi-totalité des grands télécommunicateurs. En 1997, notre trafic non canadien a plus que doublé par rapport à l'année précédente.

[Français]

Téleglobe n'a pas la taille de ses principaux adversaires, c'est évident, dont AT&T, Sprint, British Telecom et MCI, mais il a l'avantage de concentrer ses efforts sur le marché des télécommunications internationales.

Téleglobe jouit, en outre, d'une capacité de réaction exceptionnelle étant donné ses 1 200 effectifs. Cela dit, nous exploitons tout de même le deuxième réseau intercontinental en importance en Amérique du Nord. Nous avons récemment investi

Montreal, with a very advanced international network management center, in which we recently invested some \$25 million for its construction.

I want to stress that our international expansion will ensure Canadian consumers reap the benefits from very competitive and innovative services and from economies of scale and resulting lower costs.

Clearly, Teleglobe is not the same corporation it was when it was privatized in 1987. The telecommunications environment is also quite different today. In fact, the industry is in the midst of the most profound changes in its history, changes driven by the twin forces of competition and technology.

There is a growing global trend toward privatization, competition and deregulation. Technological developments have also blurred national and international boundaries. The traditional world of government agreements for exchange of traffic between state-owned monopolies is disappearing.

[English]

Teleglobe has also been working actively in reducing its distribution costs, negotiating lower accounting rates, increasing its network efficiency and finding alternative methods of carrying its traffic, all to the benefit of the Canadian consumer.

I already mentioned our decline in prices as reflected in our average rate per minute for Canadian calls abroad, which has been well below the price cap set by the commission. Our Canadian customers have benefited from these reductions. As the Canadian market is open to competition, and both Canadian and foreign service providers are able to compete freely on a deregulated basis for Canadian international traffic, continued rapid Canadian price reductions will occur. In such a context, Teleglobe will need forbearance from CRTC regulation in order to respond to this unregulated competition. As Canada enters the global telecommunications environment, it is only fitting that it adapt its domestic policy framework and structure to ensure the competitiveness of Canadian enterprises in this new world market. That is one of the most important features of this bill.

In commenting on Bill C-17, I will first address amendments to the Teleglobe Act and some amendments to the Telecommunications Act that relate to the provision of international services.

Since the fall of 1995, Teleglobe has proposed the end of its monopoly on infrastructure for overseas telecom services together with the establishment of a sustainable competitive environment. In our view, all telecommunications carriers should be put on the same footing and operate under the Telecommunications Act. In effect, we ask for the abolition of the Teleglobe Act. We also argued in favour of increased access to foreign markets, notably the United States' market. While Bill C-17 does not respond completely to all our initial requests, we are satisfied that the new legislative framework puts us essentially on the same footing with other Canadian carriers.

25 millions de dollars dans la construction, à Montréal, d'un centre de gestion de réseaux à la fine pointe de la technologie.

Il convient de souligner que l'expansion mondiale de Téléglobe profitera au consommateur canadien du fait qu'elle entraînera des économies d'échelle qui se répercuteront sur la tarification.

De toute évidence, Téléglobe a beaucoup changé depuis sa privatisation en 1987. Il en est de même pour son secteur d'activité qui connaît actuellement une révolution sans précédent sous l'influence conjuguée de la concurrence et du progrès technologique.

L'heure est à la privatisation, à la concurrence et à la déréglementation. Les frontières tombent au fur et à mesure des progrès de la technologie tandis que les arrangements bilatéraux traditionnels entre les monopoles d'état sont en voie de disparaître.

[Traduction]

Ayant pris acte de cette tendance lourde, Téléglobe a réduit ses coûts de distribution, négocié des taxes de répartition plus avantageuses, rehaussé l'efficacité de son réseau et trouvé des nouveaux moyens d'acheminement, autant de mesures qui ont bénéficié aux consommateurs canadiens.

À preuve, comme je l'ai déjà mentionné, nos tarifs moyens à la minute sont beaucoup plus bas que les prix plafonds que le CRTC nous a imposé. Cette évolution à la baisse va s'accroître maintenant que le marché canadien s'ouvre à la concurrence et que les fournisseurs tant canadiens qu'étrangers vont se retrouver sur un pied d'égalité. On comprendra, dans ce contexte, que Téléglobe demande à être libéré de certaines contraintes réglementaires. Le Canada ayant pris le virage de la mondialisation dans le secteur des télécommunications, il se doit d'adapter sa politique nationale en la matière pour assurer la compétitivité des entreprises nationales. C'est justement l'un des principaux objectifs du projet de loi C-17.

J'aimerais maintenant commenter quelques aspects de la Loi sur Téléglobe et de la Loi sur les télécommunications.

Depuis l'automne 1995, Téléglobe préconise la fin de son monopole sur les installations de transmission intercontinentales et l'introduction d'une concurrence viable. À notre avis, tous les télécommunicateurs devraient être traités de la même façon et assujettis à la Loi sur les télécommunications, ce qui nous a amenés à demander l'abrogation de la Loi sur Téléglobe. Nous avons également plaidé pour un accès amélioré aux marchés étrangers, et tout particulièrement au marché américain. Or, bien que le projet de loi C-17 ne réponde pas en tous points à nos demandes, nous croyons qu'il nous accorde essentiellement les mêmes droits qu'aux autres télécommunicateurs canadiens.

Before I address Bill C-17 and the amendments to the Telecommunications Act, in particular to the powers of the commission with respect to the international licensing regime set out in clause 3 of the bill, it would be helpful to place the international licensing issue in context.

When Industry Canada announced the details of Canada's expanded offer at the WTO negotiations in February 1997, the press release included an announcement that the CRTC would establish the conditions of operation applicable to all companies offering international services by way of a new licensing regime.

In May of 1997, Industry Canada advised the commission, through a letter, that the government intended to amend the Telecommunications Act to provide the CRTC with "the statutory authority to require all members of any class of service providers to obtain a licence and to impose terms and conditions in such licences." This intention has been carried out through the provisions contained in clause 3 of Bill C-17, which will require providers of "international telecommunications service to obtain a licence from the commission."

In our view, it is important to emphasize that the introduction of an international licensing regime is necessary and desirable for the orderly provision of international telecommunications services. The Canadian market will open as a result of Canada's commitments in the WTO agreement, and the licensing regime will ensure respect for our policies and regulations by all international telecom service providers, both Canadian and foreign.

Please make no mistake about the fact that foreign players may seek to take advantage of Canada's marketplace if operating conditions and enforcement mechanisms are not established for all market participants. We have all heard a great deal about the Hong Kong Tel case as a recent example, and other instances of non-compliance have created an uneven playing field for international services in Canada.

In its submission to the House of Commons Standing Committee on Industry, CallNet Enterprises stated that "virtually every other country that is opening its market to competition has introduced a licensing regime...and that is why we support" the bill. We agree. Although Canada already has a regulatory regime in place, relating to terms and conditions of providing services through tariffs, it is not sufficient for the purposes of dealing with a foreign player that seeks unfair advantage. A licensing scheme that spells out the general conditions for operating in the market and the basic information which is required of all players is necessary to ensure that all Canadians gain the benefits of true competition.

The international licensing regime proposed in this bill does not create a new level of regulation on telecom carriers; rather, it establishes a more effective and efficient international regulatory regime than exists now.

Avant de traiter des modifications que le projet de loi C-17 apporte à la Loi sur les télécommunications, et plus particulièrement des attributions du CRTC au titre du régime d'autorisation décrit à l'article 3, je pense qu'il serait utile de situer la question des licences dans son contexte.

Lorsqu'il a fait connaître, par voie de communiqué en date de février 1997, les détails de l'offre élargie du Canada aux négociations de l'OMC, sur les services de télécommunications de base, le ministère de l'Industrie a indiqué que le CRTC serait appelé, en vertu du nouveau régime d'autorisation, à fixer les conditions d'exploitation de tous les fournisseurs de services internationaux.

Puis, en mai 1997, Industrie Canada a avisé le CRTC par lettre que le gouvernement entendait modifier la Loi sur les télécommunications de manière à lui conférer le pouvoir légal d'imposer aux fournisseurs de toutes catégories qu'ils obtiennent une licence et respectent certaines conditions pour mener leurs activités. C'est ce que prévoit l'article 3 du projet de loi C-17.

À notre avis, l'introduction d'un régime d'autorisation fondé sur l'octroi de licences est nécessaire au maintien d'un certain ordre sur le marché des télécommunications internationales. Autrement, on pourrait difficilement obliger les fournisseurs étrangers à respecter les politiques et la réglementation canadiennes.

Car il ne faut pas se leurrer, le jeu de la concurrence serait faussé en l'absence de contraintes réglementaires et de mécanismes de sanction. C'est d'ailleurs ce qui est arrivé récemment avec Hong Kong Telecommunications, notamment, qui a refusé de se plier à la réglementation canadienne.

Dans l'exposé de principes qu'elle a présenté au comité permanent de l'industrie de la Chambre des communes, CallNet Enterprises a souligné que pratiquement tous les pays ouverts à la concurrence avaient instauré un régime d'autorisation fondé sur l'octroi de licences et qu'elle appuyait le projet de loi pour cette raison. Nous partageons cette position. Le régime de réglementation actuel, qui est basé sur l'approbation des tarifs, ne peut empêcher un fournisseur étranger de profiter d'avantages indus. Pour nous assurer que tous les Canadiens bénéficient d'une concurrence véritable, nous avons besoin d'un régime d'octroi de licences qui obligerait tous les joueurs à respecter les conditions d'exploitation générales et certaines prescriptions en matière d'information.

Le régime d'octroi de licences internationales proposé dans le projet de loi C-17 ne viendra pas alourdir la réglementation actuelle, mais renforcera plutôt son efficacité et son efficience.

It is also worth repeating that similar licensing regimes for international service exist in major countries around the world, including our trading partners, such as the U.S., the U.K., France, Germany and Australia. Teleglobe is familiar with these regimes because it has applied for licences and believes that such requirements are reasonable and necessary to ensure fair play.

The Canadian licensing regime for international service is currently the subject of CRTC Public Notice Process 97-34. In its November submission to the commission on this matter, Teleglobe, and many other parties who you will be hearing from or have heard from, advocated a light-handed and streamlined international licensing regime. This is not designed to be burdensome on any of the applicants, with minimal conditions for licensing. It would ensure that all players know and play by common rules regarding routing practices, use of facilities and reporting requirements, thereby giving the commission the tools to be an efficient and effective referee.

As a general and concluding comment on this part of Bill C-17, it is important to note that Canada is widely regarded as a model jurisdiction with respect to its statutory provisions and regulatory processes. The changes proposed by Bill C-17 will, we believe, reinforce and embrace our well-deserved reputation.

Now a word on international switched hubbing, or ISH. In the course of your deliberations, you may be called upon to address the issue of international switched hubbing, whereby Canadian telephone traffic leaves Canada on an international leased line but is then switched in a foreign country using a foreign carrier's facility before it reaches its destination in a third country. Before December 1997, the CRTC did not permit this practice, recognizing that it created imbalances in payment to Teleglobe, circumvented the use of Canadian facilities, and had a negative impact on prices as traffic left the Canadian system, although certain players in the Canadian market did use switched hubbing in contravention of Canadian rules.

In its decision of December 19, 1997, the CRTC allowed international switched hubbing to all countries except the United States of America. Teleglobe has petitioned the Governor in Council to refer this decision back to the CRTC on three grounds: (a) the decision is not consistent with the new WTO agreement as it discriminates against one WTO member, the United States; (b) the decision does not respect the government's decision to establish a transition for the opening of the Canadian market, first for facilities-based competition on October 1, 1998, then to remove routing restrictions by December 31, 1999; and (c) the decision pre-empts a decision by the CRTC on a matter which it has out for consultation in Public Notice 97-34.

Honourable senators, the issue of international switched hubbing is not a matter of direct relevance to Bill C-17. It is a matter on which the Governor in Council must make a determination as quickly as possible. We trust you will appreciate Teleglobe's view that it would not be proper to comment further on the merits of this petition.

Il convient de répéter que bon nombre de pays industrialisés ont adopté un tel régime, y compris les États-Unis, le Royaume-Uni, la France, l'Allemagne et l'Australie, qui sont tous d'importants partenaires commerciaux du Canada. Téléglobe a elle-même sollicité des licences sur les marchés précités et juge que les régimes d'autorisation en place sont raisonnables et incitent les fournisseurs à jouer franc-jeu.

Le CRTC a lancé une consultation publique sur la question d'un régime de licences internationales canadien. Dans un exposé de principe qu'elle lui a soumis à ce sujet en novembre, Téléglobe, à l'instar de nombreux autres intervenants, a plaidé pour un régime à la fois souple et rationnel, qui imposerait des conditions minimales aux demandeurs. Ainsi, tous les joueurs si plieraient aux mêmes règles en matière d'acheminement, d'exploitation et d'information, tandis que le CRTC aurait les outils voulus pour jouer le rôle d'arbitre comme il se doit.

Pour terminer, il faut rappeler que le Canada est considéré comme un modèle à l'étranger pour sa législation et sa réglementation en matière de télécommunications. Nous croyons que l'adoption du projet de loi C-17 viendra renforcer cette réputation bien méritée.

J'aimerais maintenant vous dire quelques mots au sujet de la revente à des fins de transit. Au cours de vos délibérations, il pourrait être question de cette pratique suivant laquelle du trafic téléphonique est acheminé sur une liaison spécialisée internationale jusqu'à un deuxième pays pour réacheminement, après commutation, vers un troisième pays. Cette pratique a été interdite jusqu'en décembre 1997, le CRTC ayant reconnu qu'elle affectait la balance des paiements de Téléglobe, constituait un cas de contournement des installations canadiennes et se répercutait négativement sur les prix, même si certains joueurs dans le marché canadien utilisaient déjà cette pratique en contravention des règles canadiennes.

Dans une décision publiée le 19 décembre 1997, le CRTC a autorisé la revente à des fins de transit pour tous les pays sauf les États-Unis. Téléglobe a demandé au gouverneur en conseil de renvoyer sa décision devant le CRTC aux motifs suivants: a) elle n'est pas conforme à l'accord de l'OMC parce qu'elle est discriminatoire à l'égard d'un membre de cette organisation, soit les États-Unis; b) elle ne respecte pas le calendrier établi par le gouvernement, qui fixe l'ouverture des installations au 1^{er} octobre 1998 et la levée des restrictions en matière d'acheminement au 31 décembre 1999; et c) elle anticipe sur la décision que le CRTC devra rendre aux termes de la consultation lancée par l'avis public 97-34.

Honorables sénateurs, la revente à des fins de transit n'a pas de lien direct avec le projet de loi C-17. C'est une question que le gouverneur en conseil devra trancher dans les plus brefs délais. Dans les circonstances, vous comprendrez que Téléglobe serait malvenue d'en dire plus long à ce sujet.

The issue before the committee today, honourable senators, is the amendment of the Telelobe and Telecommunications acts to give effect to Canada's WTO commitments.

[Translation]

As we get closer to October 1, 1998, we see the future with optimism, both in the Canadian market and other markets. The WTO agreement gives us greater confidence to support our market expansion from Canada to global markets. We were involved for years in trying to gain access to the U.S. market. We have lived through the Country Music Television trade dispute between Canada and the U.S. during which Telelobe's U.S. licenses were held up even though we are in a different industry. In early February of this year, we finally received our remaining section 214 authorities from the FCC to operate in the U.S. market.

On a world scale, Telelobe is a small player. One has only to look at the recent acquisition of MCI by Worldcom for \$37 billion to understand what we are up against!

Furthermore, most of our competitors, AT&T, Sprint and others, are already well entrenched in the Canadian long-distance market and are part of global alliances.

However, with rules that put us on an equal footing with our competitors and encourage fair competition, we are confident we can continue to succeed and grow, so as to serve Canadian and international markets.

For more than two years, we have been proposing the introduction of greater competition in the Canadian market, which will encourage entrepreneurship and innovation. A streamlined international licensing regime is essential to ensuring fair play and sustainable competition in the international market.

[English]

The WTO agreement came into force on February 5 of this year. Bill C-17 needs to be adopted, and we suggest quickly. Dare we suggest quickly. Changes to the Telelobe Act will ensure that the corporation is on a fair footing with its competitors and can continue to further its international expansion while benefiting from its Canadian base of operation. It will also ensure that the rules for competition are clear and that benefits of increased competition flow to all Canadian consumers.

We would be happy to try to answer your questions in the time remaining.

Senator Oliver: I have a question of clarification because I do not understand the difference between two concepts you present in your brief. The pages are not numbered, but it is the page where you talk about forbearance. You said that as the Canadian market is open to competition, both Canadian and foreign service providers are able to compete freely on a deregulated basis for Canadian international traffic, and continued rapid price reductions will occur.

In such a context, Telelobe will also need forbearance in order to respond to this unregulated competition. You need forbearance from the CRTC. In other words, you do not want that kind of

Nous sommes ici pour parler de la nécessité, pour le Canada, de modifier la législation relative à Téléglobe et aux télécommunications fin de se conformer à ses engagements auprès de l'OMC.

[Français]

Nous envisageons l'échéance du 1^{er} octobre avec optimisme en ce qui concerne le marché canadien et le reste du monde. L'accord de l'OMC nous a donné l'assurance que nous pourrions poursuivre notre expansion mondiale. Nous avons mis plusieurs années à percer le marché américain. L'instruction de nos demandes d'autorisation a été retardée aux États-Unis suite à un différend commercial créé par le Country Music Television Channel. Il a fallu attendre février de cette année pour finalement obtenir de FCC les licences d'exploitation voulues en application de l'article 214.

À une échelle planétaire, Téléglobe est un petit joueur. On peut même dire un petit prince. Des acquisitions comme celle de MCI par Worldcom qui a coûté 37 milliards de dollars vous donne la mesure de nos adversaires.

De plus, la plupart de nos concurrents, qu'il s'agisse de AT&T, de Sprint ou d'autres, font partie d'alliances mondiales et ont déjà pris pied sur le marché canadien de l'interurbain.

Malgré tout, nous croyons être en mesure de poursuivre notre croissance au Canada et à l'étranger à condition de bénéficier d'une réglementation qui favorise une concurrence loyale.

Depuis deux ans, nous réclamons l'ouverture du marché canadien, ce qui aurait pour effet d'encourager l'entrepreneuriat et l'innovation. Selon nous, une concurrence loyale et durable passe par la mise en place de licences internationales rationnelles.

[Traduction]

L'accord de l'OMC est entré en vigueur le 5 février dernier. Il est donc grand temps d'adopter le projet de loi C-17. Nous insistons bien là-dessus. Après la modification de la loi la concernant, Téléglobe se trouvera sur un pied d'égalité avec ses concurrents et pourra accélérer sa croissance à l'échelle internationale à partir du Canada. En outre, le jeu de la concurrence sera clairement défini et pourra bénéficier à l'ensemble des consommateurs canadiens.

Nous nous ferons maintenant un plaisir de répondre à vos questions.

Le sénateur Oliver: J'aimerais que vous m'expliquiez la différence qui existe entre les deux concepts qui figurent dans votre mémoire. Les pages ne sont pas numérotées, mais c'est là où vous dites que Téléglobe demande à être libérée de certaines contraintes. Vous avez dit que l'évolution à la baisse va s'accroître maintenant que le marché canadien s'ouvre à la concurrence et que les fournisseurs tant canadiens qu'étrangers vont se retrouver sur un pied d'égalité.

On comprendra, dans ce contexte, que Téléglobe demande à être libérée de certaines contraintes réglementaires. Vous voulez être libérés des contraintes imposées par le CRTC. Autrement dit,

regulation. There is one concept. Later in your statement you talked about a licensing scheme that spells out general conditions for operating in the market, and basic information which is required of all players is necessary to ensure Canadians gain the benefits of true competition.

In one case, Teleglobe wants forbearance and does not want any controls or regulations. You want to be left free so you can get out and compete in these new markets. In the other, you want these regulated regimes. I need your help in understanding the difference between the two.

Ms Bradford: I appreciate the question. Indeed, the issue would be one of having a general licensing regime whereby there would be general rules. We would all apply for these licences and would be licensed under a class of licences.

The issue of forbearance relates now to the additional burden that we carry as a regulated monopoly. We must apply for tariff approval. We must ensure that we deal with all customers on the same footing. We cannot do special pricing for special customers. Indeed, our act has a number of other restrictions that do not allow us to divest excess assets without approval from the commission. We would like to be like other players in the market. We would like to have the same kind of licensing regime applied to Teleglobe once competition is in force in the marketplace and to play by the same set of rules, which are of course the rules the commission is now debating.

Senator Oliver: I thought the Stentor group had regulations respecting tariffs and so on. Are you asking for forbearance from that?

Ms Bradford: We are asking that we be able to do pricing without the necessity of tariffs.

Senator Oliver: Is that the way it is in other jurisdictions in other countries?

Ms Bradford: Once there is competition, that is the way it is in other jurisdictions, in the United States, for example.

Senator Oliver: In the section dealing with ownership of submarine cables and earth stations, supporters of this part of the bill say that, with 100 per cent foreign ownership of submarine cables, Canada's domestic telecom infrastructure will be well positioned to compete with American networks as a route for traffic between Europe and Asia. Which domestic Canadian companies will best be in a position to compete for telecom traffic between Europe and Asia?

Ms Bradford: Of course, we will also have changes through our bill in the sense that others could be signatories to the ENMARSAT and INTELSAT conventions. Right now, our bill provides that we be the sole signatories. This will change. Other signatories will be possible. That means others will be able to have the same kinds of facilities or space segments and provide those kinds of services in Canada.

vous ne voulez être assujettis à aucun règlement. Voilà pour le premier concept. Pour ce qui est du deuxième concept, vous dites, plus loin, que pour nous assurer que tous les Canadiens bénéficient d'une concurrence véritable, nous avons besoin d'un régime d'octroi de licences qui obligerait tous les joueurs à respecter des conditions d'exploitation générales et certaines prescriptions en matière de l'information.

Télélobe demande à être libérée de certaines contraintes. Elle ne veut être assujettie à aucun contrôle ou règlement. Vous voulez être en mesure de livrer concurrence aux autres joueurs dans ces nouveaux marchés. Or, vous demandez en même temps qu'on mette en place un régime de réglementation. Je ne comprends pas la différence qui existe entre ces deux concepts.

Mme Bradford: Votre question est intéressante. En effet, nous voulons un régime d'octroi de licences qui impose des règles générales. Tous les joueurs solliciteraient une licence pour fournir des services.

Si nous demandons à être libérés des contraintes réglementaires, c'est parce que nous assumons un fardeau additionnel du fait que notre monopole est réglementé. Nous devons faire approuver nos tarifs. Nous devons traiter tous nos clients sur un pied d'égalité. Nous ne pouvons pas accorder un prix spécial à un client en particulier. En fait, la loi comporte plusieurs autres restrictions qui nous empêchent de nous départir d'actifs sans l'approbation du conseil. Nous aimerions être traités comme les autres joueurs. Nous aimerions que Télélobe, une fois la concurrence ouverte, soit assujettie au même régime d'octroi de licences et aux mêmes règles, c'est-à-dire, bien entendu, les règles que le conseil est en train de définir.

Le sénateur Oliver: Je pensais que Stentor était assujetti à des dispositions tarifaires, ainsi de suite. Demandez-vous à être libérés de ces dispositions?

Mme Bradford: Nous voulons être en mesure de fixer les prix sans le besoin d'avoir des tarifs.

Le sénateur Oliver: Est-ce que l'on procède de cette façon dans les autres pays?

Mme Bradford: Ce sont les règles qu'appliquent les autres pays, comme les États-Unis, dans un marché de libre concurrence.

Le sénateur Oliver: Concernant la propriété des câbles sous-marins et des stations terriennes, les entreprises en faveur de cette disposition affirment que, puisque les câbles sous-marins appartiennent entièrement à des intérêts étrangers, les entreprises de télécommunications canadiennes seront bien placées pour livrer concurrence aux réseaux américains pour ce qui est l'acheminement du trafic entre l'Europe et l'Asie. Quelles sont les entreprises canadiennes qui seront en mesure de livrer une telle concurrence?

Mme Bradford: Bien entendu, nous assisterons à d'autres changements aux termes de la loi, puisque d'autres entreprises pourraient être signataires aux conventions d'ENMARSAT et d'INTELSAT. À l'heure actuelle, la loi précise que nous sommes les seuls signataires. Cette situation va changer. D'autres entreprises pourront signer les conventions, se doter du même genre d'installations du secteur spatial et fournir des services au Canada.

Senator Oliver: When do you think there might be competition there?

Ms Bradford: As soon as we have the rules in place, I imagine those who see a market and an opportunity will be able to take that up.

Senator Oliver: Earlier today, groups appeared before us recommending amendments, and you commented on one and not the other. North American Gateway wanted us to look at a possible amendment putting the criteria for licensing in the bill. We also heard from ACC Enterprises, and you have commented on that already. Could you comment on the former, please?

Ms Bradford: You wish to have us comment on the NAG proposal for amendment?

Senator Oliver: Yes.

Mr. Greg Kane, Counsel, Teleglobe Inc.: Senator, we do not believe it is necessary to constrain the CRTC's discretion in any manner by imposing criteria in terms of the licensing process. We are quite impressed with the public proceeding that the commission has initiated, and public notice 97-34 is the reference for it.

Senator Oliver: What does the criteria for licensing look like? What types of things are they looking at now?

Mr. Kane: It is encouraging in that they are quite broad in scope and not so specific that it will constrain the operations of the carriers. Virtually every one has come in with the expression that the licensing process should not be burdensome. I believe that that consensus will be reflected in the commission's decision. It is all driven as well by an important consideration in the bill, and that is that it be related to a class of service. Therefore, the commission will take a uniform approach in the manner in which it licences the carriers. The bottom line is that we do not believe that criteria are necessary.

Senator Oliver: The original document of May, 1997 from Industry Canada that you quoted with such approval talked about any class of service providers, and yet with the amendment in the House of Commons it is restricted to international. Will that not be a problem for your trading partners outside who look in and see this split?

Mr. Kane: Not at all. As has been mentioned earlier today by the representatives from Industry Canada, and as is our position, virtually every country that is a signatory to the WTO has a licensing regime. You will recall the testimony from Mr. Science of North American Gateway, that even he went through a licensing regime in England in order to establish the switched hubbing regime he has in place, which is really his entire business plan. He had no difficulty with the licensing regime in England. As I understand it, he is in fact supporting the licensing proposal for Canada.

Senator De Bané: When I am abroad, I find it very useful to use Canada Direct, and that is a Teleglobe business.

Le sénateur Oliver: Quand ce marché sera-t-il ouvert à la concurrence?

Mme Bradford: J'imagine que ceux veulent tirer parti des débouchés le feront dès que les règles sont mises en place.

Le sénateur Oliver: Les témoins qui ont comparu devant nous plus tôt dans la journée ont proposé des modifications au projet de loi. Vous avez commenté une des propositions, mais pas l'autre. North American Gateway veut que les critères régissant l'octroi de licences soient définis dans le projet de loi. ACC Enterprises a également formulé des propositions, et vous avez déjà exposé vos vues là-dessus. Pouvez-vous nous dire ce que vous pensez de la recommandation du premier groupe?

Mme Bradford: Vous voulez connaître notre avis sur la modification proposée par NAG?

Le sénateur Oliver: Oui.

M. Greg Kane, avocat, Téléglobe Inc.: Sénateur, à notre avis, il n'est pas nécessaire de réduire les pouvoirs du CRTC en imposant des critères pour l'octroi des licences. Nous sommes très impressionnés par la consultation qu'a lancée le CRTC en vertu de l'avis public 97-34.

Le sénateur Oliver: En quoi consistent ces critères? Que disent les critères actuels?

M. Kane: Ce qui est encourageant, c'est que les critères ont une portée très vaste en ce sens qu'ils ne limitent pas les activités des télécommunicateurs. Pratiquement tous les intervenants s'entendent pour dire que le régime d'octroi de licences ne devait pas être accablant. Ce consensus, à mon avis, sera reflété dans la décision du Conseil, qui se laissera guider par un élément important du projet de loi, soit que le régime doit viser une catégorie de services. Le Conseil appliquera donc les mêmes règles aux télécommunicateurs. En fait, il n'est pas nécessaire, à notre avis, d'avoir des critères.

Le sénateur Oliver: Dans le document original de mai 1997 d'Industrie Canada, que vous avez approuvé d'emblée, il était question des fournisseurs de services de toutes catégories. Or, d'après la modification adoptée par la Chambre des communes, le régime s'appliquerait uniquement aux fournisseurs de services internationaux. Vos partenaires commerciaux ne risquent-ils pas d'y voir là un problème?

M. Kane: Pas du tout. Comme l'ont indiqué plus tôt les représentants d'Industrie Canada, et comme nous l'avons mentionné, presque tous les pays signataires de l'accord de l'OMC ont adopté un régime d'octroi de licences. M. Science, de North American Gateway, vous a dit qu'il avait été obligé de solliciter une licence, en Angleterre, pour offrir un service de revente à des fins de transit qui, en fait, constitue l'essentiel de son plan d'entreprise. Il l'a obtenue sans aucune difficulté. Si j'ai bien compris, il est en faveur de l'instauration d'un régime d'octroi de licences au Canada.

Le sénateur De Bané: Lorsque je me rends à l'étranger, j'utilise le service Canada Direct, qui est offert par Téléglobe.

Ms Bradford: I am glad you use the service, and I am glad you find it good. I hope you travel a great deal abroad. This is a service that we have distributed under licence through the Stentor group of companies. We provide the international connectivity, and the operator service when you call and get an operator is provided by the Stentor companies. It is a jointly provided service. We will be continuing under our new agreement to work together with Stentor to provide that service for the next number of years.

Senator De Bané: Would you please explain to me why this service is available in some countries and not in others.

Ms Bradford: If we had our way, it would be available in all 240 countries and territories where we carry traffic, but of course it is always subject to negotiation with carriers in other countries, whether or not they will allow us to provide the service. As we diversify in our markets around the world and establish ourselves in key markets, if a carrier in another market chooses not to be provide that service, we will provide it by becoming established there as a carrier. For example, in the U.K., we are now established as Teleglobe U.K., and we will be able to assure service.

Senator De Bané: I have noticed that from some countries we can phone through Canada Direct to reach someone in a third country, but that service is not available for all countries.

Ms Bradford: Again, constraint is the partner in the other country, whether or not their regulator would allow the service. More likely, the carrier itself, particularly in a monopoly market, may not wish for us to be the carrier that would route the call through Canada on to the third country. Wherever possible, we try to negotiate the ability to do so. With the WTO agreement coming into force and the liberalization of markets, we will have more opportunities to provide this service to Canadians.

If I may say, the WTO round was a great beginning. We will need to go further with new negotiations, and we look forward to starting that again in 1999. After all, we have some 70 countries, and we carry to 240 countries and territories in the world. There is a lot more work to be done.

The Chairman: Would foreign ownership restrictions on Teleglobe go from zero to 46.7 per cent?

Ms Bradford: In fact, there is no foreign ownership restriction on Teleglobe. It is the common one of the Telecommunications Act. There is, however, a prohibition on any foreign carrier owning any part of Teleglobe, and that would fall away. We would become governed by the Telecommunications Act, and that would give you the 46.7 per cent that we have all been hearing about as a direct and indirect holding in the company.

Mme Bradford: Je suis heureuse de voir que vous utilisez ce service et que vous le trouvez utile. J'espère que vous voyagez beaucoup à l'étranger. C'est un service que nous offrons, sous licence, par l'entremise du groupe Stentor. Nous fournissons la liaison internationale, et les compagnies membres de Stentor offrent le service téléphoniste. C'est un service que nous offrons conjointement. Nous allons continuer de collaborer avec Stentor en vertu de la nouvelle entente que nous avons conclue, et fournir ce service pendant encore plusieurs années.

Le sénateur De Bané: Pourquoi ce service est-il offert uniquement dans certains pays?

Mme Bradford: Nous aimerions pouvoir l'offrir dans les 240 pays et territoires que nous desservons, mais bien entendu, nous devons toujours négocier avec les télécommunicateurs des autres pays afin de voir s'ils vont nous permettre ou non de fournir ce service. Au fur et à mesure que nous diversifions nos activités à l'échelle mondiale et que nous nous installons dans des marchés clés, si un télécommunicateur dans un autre pays choisit de ne pas fournir ce service, nous allons l'offrir nous-mêmes en nous établissant dans ce marché. Par exemple, nous avons mis sur pied, au Royaume-Uni, la compagnie Teleglobe U.K., de sorte que nous sommes maintenant en mesure de fournir ce service dans ce pays.

Le sénateur De Bané: J'ai noté que dans certains pays, nous pouvons communiquer avec quelqu'un dans un pays tiers par l'entremise de Canada Direct. Toutefois, ce service n'est pas offert dans tous les pays.

Mme Bradford: Encore une fois, il faut voir si l'organisme de réglementation dans l'autre pays va nous autoriser ou non à offrir ce service. Il est très probable que le télécommunicateur, surtout dans un marché monopolistique, refuse que ce soit notre entreprise qui achemine l'appel vers un pays tiers, en passant par le Canada. Nous essayons, lorsque possible, de négocier une entente. Grâce à l'entrée en vigueur prochaine de l'accord de l'OMC et à la libéralisation des marchés, nous serons mieux à même de fournir ce service aux Canadiens.

Si je puis me permettre, les négociations de l'OMC ont constitué un bon point de départ. Nous devons entreprendre de nouvelles négociations, et nous espérons qu'elles débiteront en 1999. Après tout, nous comptons des clients dans quelque 70 pays et nous desservons 240 pays et territoires à l'échelle mondiale. Il y a beaucoup de travail à faire.

La présidente: Est-ce que la participation étrangère de Téléglobe, en raison des restrictions qui existent, va passer de zéro à 46,7 p. 100?

Mme Bradford: Téléglobe n'est assujettie à aucune restriction visant la propriété étrangère. C'est la Loi sur les télécommunications qui impose des limites aux investissements étrangers. Or, il existe effectivement une disposition qui interdit à tout télécommunicateur étranger de détenir des actions dans Téléglobe, et cette disposition disparaîtrait. Nous tomberions sous le coup de la Loi sur les télécommunications, qui limite les investissements directs et indirects dans l'entreprise à 46,7 p. 100.

The Chairman: I do not want to hear any secrets from Teleglobe, but how does Teleglobe intend to benefit from this liberalization? Are any specific partnerships envisaged?

Ms Bradford: Our strategy as a company has not been the same strategy that you have seen from what we call the mega carriers which have looked to the established carrier in the opposite market to tie up an alliance — for example, Sprint, Deutch Telecom and France Telecom joining together in an alliance. Our approach has been one of working with the traditional carriers, as we have in the past, of remaining unallied to any mega carrier. Therefore, we are able to become the partner or the carrier of the new entrants into the marketplace. As you see liberalization happening around the world, we are expecting to find more and more new entrants into the markets that will not want to replicate an international network such as ours, and it is those new players to which we are able to sell our services.

In addition, in the United States, we have already entered niche markets of the ethnic calling community who want to call their home countries. We have also become a carrier to some of the big business users who need a lot of international capacity. We are diversifying by markets, and we are diversifying by segments of markets. Your answer is "maybe." Alliances are always possible, but that is not our intention at this time.

The Chairman: I thank you for your presentations.
The committee adjourned.

La présidente: Je ne veux pas que Téléglobe nous confie ses secrets, mais comment l'entreprise entend-elle tirer parti de la libéralisation des marchés? A-t-elle l'intention de conclure des ententes de partenariat?

Mme Bradford: Notre stratégie diffère de celle des mégacompanies, comme nous les appelons, qui, elles, ont tendance à former une alliance avec le télécommunicateur implanté dans un marché étranger — par exemple, une alliance formée de Sprint, Deutch Telecom et France Télécom. Nous préférons collaborer avec les télécommunicateurs traditionnels, comme nous le faisons depuis toujours, et ne pas former d'alliances avec les mégacompanies. Cela nous permet de nous associer aux nouveaux joueurs qui entrent dans le marché. La libéralisation aidant, on remarquera de plus en plus que les nouveaux joueurs sur le marché ne voudront pas reproduire un réseau international comme le nôtre. Ce sont à ces nouveaux joueurs que nous serons en mesure de vendre nos services.

Par ailleurs, nous avons déjà percé, aux États-Unis, des marchés à créneaux où nous desservons les communautés ethniques qui souhaitent communiquer avec leur pays d'origine. Nous desservons également certaines des grandes entreprises dont les besoins en services internationaux sont grands. Nous diversifions nos activités selon les marchés, selon les segments de marché. La réponse est «peut-être». Il est toujours possible de former des alliances, mais nous n'avons pas l'intention de nous lancer dans cette voie pour l'instant.

La présidente: Merci beaucoup pour vos exposés.
La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Public Works and Government Services Canada —
Publishing
45 Sacré-Cœur Boulevard,
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada —
Édition
45 Boulevard Sacré-Cœur,
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From Industry Canada:

Michael Helm, Director General, Telecommunications Policy Branch;

Allan MacGillivray, Director, Industry Framework, Telecommunications Policy Branch;

Millie Nickason, Counsel, Legal Services;

Larry Shaw, Director.

From North American Gateway Inc.:

Adrian Science, President and chief Executive Officer.

From ACC Tel Entreprises Ltd.:

Maggs Barrett, Executive Vice President, Local Markets.

From Stentor:

Nick Mulder, President and Chief Executive Officer;

Greg van Koughnett, Vice President, Legal and Corporate Affairs;

Robert Tritt, National Director, International Affairs.

From Teleglobe Inc.:

Mrs. V.M. Bradford, Vice-President, Government and External Relations;

Mr. T. Gregory Kane, Q.C.

D'Industrie Canada:

Michael Helm, directeur général, Direction générale de la politique des télécommunications;

Allan MacGillivray, directeur, Politiques d'encadrement industriel, Direction générale de la politique des télécommunications;

Millie Nickason, avocate, Services juridiques;

Larry Shaw, directeur général, Direction générale des affaires internationales.

De North American Gateway Inc.:

Adrian Science, président-directeur général.

De ACC Tel Entreprises Ltd.:

Maggs Barrett, vice-présidente exécutive, Marchés locaux.

De Stentor:

Nick Mulder, président-directeur général;

Greg van Koughnett, vice-président, Affaires juridiques et générales;

Robert Tritt, directeur national, Affaires internationales.

De Téléglobe Inc.:

Mme V.M. Bradford, vice-présidente, Relations externes et gouvernementales;

M. T. Gregory Kane, c.r.



First Session
Thirty-sixth Parliament, 1997-98

Première session de la
trente-sixième législature, 1997-1998

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

*Délibérations du comité
sénatorial permanent des*

Transport and Communications

Transports et des communications

Chairman:
The Honourable LISE BACON

Présidente:
L'honorable LISE BACON

Tuesday, March 17, 1998

Le mardi 17 mars 1998

Issue No. 7

Fascicule n° 7

Second meeting on:
Examination of Bill C-17, An Act to amend the
Telecommunications Act and the Teleglobe
Canada Reorganization and Divestiture Act

Deuxième réunion concernant:
L'étude du projet de loi C-17, Loi modifiant la
Loi sur les télécommunications et la Loi sur
la réorganisation et l'aliénation de Téléglobe Canada

WITNESSES:
(See back cover)

TÉMOINS:
(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Lise Bacon, *Chair*

The Honourable J. Michael Forrestall, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Adams	Nolin
Bryden	Perrault, P.C.
Buchanan, P.C.	Poulin
De Bané, P.C.	Rompkey, P.C.
* Graham, P.C. (or Carstairs)	Spivak
Johnson	
* Lynch-Staunton	
(or Kinsella (<i>acting</i>))	

* *Ex Officio Members*

(Quorum 4)

Change in membership of the committee:

Pursuant to Rule 85(4), membership of the committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Roberge substituted for that of the Honourable Senator Nolin (*March 13, 1998*).

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Présidente: L'honorable Lise Bacon

Vice-président: L'honorable J. Michael Forrestall

et

Les honorables sénateurs:

Adams	Nolin
Bryden	Perrault, .p.
Buchanan, c.p.	Poulin
De Bané, c.p.	Rompkey, .p.
* Graham, c.p. (ou Carstairs)	Spivak
Johnson	
* Lynch-Staunton	
(ou Kinsella (<i>suppléant</i>))	

* *Membres d'office*

(Quorum 4)

Modification de la composition du comité:

Conformément à l'article 85(4) du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit:

Le nom de l'honorable sénateur Roberge substitué à celui de l'honorable sénateur Nolin (*le 13 mars 1998*).

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Tuesday, March 17, 1998

(9)

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 5:25 p.m., the Chairman, the Honourable Senator Bacon, presiding.

[English]

Members of the committee present: The Honourable Senators Adams, Bacon, Bryden, Buchanan, Johnson, Perrault, Poulin, Rompkey and Spivak (9)

Other senator present: The Honourable Senator Oliver

In attendance: Terry Thomas, Library of Parliament and Matthew Fraser, Special Advisor to the Committee

Also in attendance: The official reporters of the Senate

WITNESSES:

From CallNet:

Bob Boron, Senior Vice-President, Chief Legal Counsel and Secretary;

Ian Scott, Vice-President, Government Affairs;

Jonathan Daniels, Regulatory Counsel.

From AT&T Canada:

Peter Barnes, Vice-President, Public Affairs.

From the Canadian Radio-Television and Telecommunications Commission:

David Colville, Vice-Chairman, Telecommunications;

Leo Mevel, Chief Technology Analysis, Telecommunications;

Cynthia Stockley, Manager, Consumer Policy and International Issues, Telecommunications;

Carolyn G. Pinsky, Senior Legal Counsel.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on February 24, 1998, the committee continues consideration of Bill C-17, an Act to amend the Telecommunications Act and the Teleglobe Canada Reorganization and Divestiture Act.

The witnesses each made a statement and answered questions.

At 7:10 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

PROCÈS-VERBAL

OTTAWA, le mardi 17 mars 1998

(9)

Le comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 17 h 25 sous la présidence de l'honorable sénatrice Bacon (*présidente*).

[Traduction]

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Bryden, Buchanan, Johnson, Perrault, Poulin, Rompkey et Spivak (9)

Autre sénateur présent: L'honorable sénateur Oliver

Également présents: Terry Thomas, de la Bibliothèque du Parlement, et Matthew Fraser, conseiller spécial auprès du comité.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat

TÉMOINS:

De CallNet:

Bob Boron, vice-président principal, chef du contentieux et secrétaire;

Ian Scott, vice-président, Affaires gouvernementales;

Jonathan Daniels, conseiller, Réglementation.

De AT&T Canada:

Peter Barnes, vice-président, Affaires publiques.

Du Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes:

David Colville, vice-président, Télécommunications;

Leo Mevel, chef, Analyse de la technologie, Télécommunications;

Cynthia Stockley, gestionnaire, Politique en consommation et questions internationales, Télécommunications;

Carolyn G. Pinsky, conseillère juridique principale.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le 24 février 1998, le comité poursuit son étude du projet de loi C-17, Loi modifiant la Loi sur les télécommunications et la Loi sur la réorganisation et l'aliénation de Téléglobe Canada.

Les témoins font chacun une déclaration, puis répondent aux questions.

À 19 h 10, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

Le greffier du comité,

Michel Patrice

Clerk of the Committee

EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, March 17, 1998

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-17, to amend the Telecommunications Act and the Teleglobe Canada Reorganization and Divestiture Act, met this day at 5:25 p.m. to give consideration to the bill.

Senator Lise Bacon (*Chairman*) in the Chair.

[*English*]

The Chairman: Honourable senators, we are continuing our study of Bill C-17. Our first witnesses are representatives from CallNet.

Please proceed.

Mr. Bob Boron, Senior Vice-President, Chief Legal Counsel and Secretary, CallNet: For those of you not familiar with CallNet, CallNet owns 100 per cent of Sprint Canada, Canada's largest alternative long-distance company. We provide telecommunications services in every province in Canada, and we employ about 2,000 Canadians across the country.

CallNet itself is a publicly traded company that is Canadian owned and controlled. CallNet has a licensing agreement with Sprint Corp. in the U.S. that allows us to use the "Sprint" brand in Canada. It is also worth noting that CallNet is the founding shareholder with Microcell Telecommunications, one of Canada's new PCS-mobile telephone providers, and we currently own about 11 per cent of Microcell.

Because we actively provide international telecommunications services to consumers and businesses across Canada, the issues addressed in Bill C-17 are of significant importance to CallNet. It is for this reason that I would like to thank you again for permitting us to make representations before the committee this afternoon.

At the outset, I would note that CallNet supports Bill C-17. The bill is primarily designed to implement Canada's obligations in the WTO Basic Telecom Agreement, an agreement which CallNet wholly endorses. Through its participation in the agreement, Canada will ensure that foreign countries open their markets to international competition and, in return, that Canada opens its own international telecommunications market to competition, including the elimination of Teleglobe's monopoly on overseas services. Both are good for Canada.

A very important part of the proposed amendments to the Telecommunications Act is the creation of a licensing regime for telecommunications providers. CallNet endorses the adoption of a licensing regime, but only for international service providers.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 17 mars 1998

Le comité sénatorial permanent des transports et des communications, qui est saisi du projet de loi C-17, Loi modifiant la Loi sur les télécommunications et la Loi sur la réorganisation et l'aliénation de Téléglobe Canada, se réunit aujourd'hui à 17 h 25 pour en faire l'étude.

Le sénateur Lise Bacon (*présidente*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

La présidente: Chers collègues, nous poursuivons notre étude du projet de loi C-17. Nos premiers témoins sont des représentants de CallNet.

Si vous voulez bien commencer.

M. Bob Boron, vice-président principal, chef du contentieux et secrétaire, CallNet: Pour ceux d'entre vous qui ne connaissent pas CallNet, laissez-moi vous donner quelques précisions: CallNet possède 100 p. 100 des parts de Sprint Canada, le fournisseur concurrent de services interurbains le plus important au Canada. Sprint Canada fournit des services de télécommunications dans toutes les provinces et emploie environ 2 000 Canadiens dans l'ensemble du pays.

CallNet est une entreprise à propriété et contrôle canadiens dont les actions sont émises sur les marchés publics. Elle bénéficie d'un contrat de licence de Sprint Corp. aux États-Unis qui lui permet d'utiliser la marque «Sprint» au Canada. CallNet est aussi l'actionnaire fondateur de Microcell Telecommunications, l'un des tous derniers fournisseurs de postes radiotéléphoniques mobiles SCP au Canada. CallNet possède actuellement environ 11 p. 100 de Microcell.

Étant donné que CallNet fournit des services internationaux de télécommunications aux consommateurs et entreprises à travers le Canada, les questions soulevées par le projet de loi C-17 sont d'une grande importance pour notre entreprise. Et c'est pour cela que j'aimerais vous remercier de nous avoir permis de comparaître devant le comité cet après-midi.

J'aimerais tout d'abord souligner que CallNet appuie le projet de loi C-17. Ce projet de loi a été élaboré, d'abord et avant tout, pour mettre en oeuvre les obligations du Canada en vertu de l'Accord sur les télécommunications de base de l'OMC, un accord que CallNet appuie sans réserve. Dans le cadre de cet accord, le Canada s'assurera que les pays étrangers ouvrent leurs marchés à la concurrence internationale et, en échange, le Canada fera en sorte d'ouvrir son propre marché des télécommunications internationales à la concurrence, ce qui inclut l'élimination du monopole de Téléglobe en ce qui concerne les services outre-mer. Il s'agit donc de deux éléments qui sont bénéfiques pour le Canada.

L'un des éléments très importants des modifications proposées à la Loi sur les télécommunications est la création d'un régime d'attribution de licence à l'intention des fournisseurs de télécommunication. CallNet approuve en soi l'adoption d'un régime d'attribution de licence, mais seulement pour les fournisseurs de services internationaux.

Before the House of Commons Standing Committee on Industry, CallNet was unequivocal in its opposition to a licensing regime that extended beyond international services into the domestic market. It was CallNet's belief then, as it is now, that licensing should be introduced to augment the CRTC's powers only in areas where the existing act is inadequate. As such, the proposed licensing powers must be restricted to international services only. However, it is our view that the licensing powers must be put into place for international service providers.

Given the amendments made in the House to this effect, CallNet is pleased to be able to support the bill as drafted. CallNet appreciates that the Senate committee was instrumental in designing the original Telecommunications Act and is to be congratulated for that. It was this committee back in 1992 that ensured that the government did not create excessive or superfluous regulatory powers such as a domestic licensing regime.

It is our view that an international licensing regime is a very different issue. We would be happy to address any questions you might have on this topic later in the presentation.

For those of you who may have reviewed our submission to the House of Commons standing committee, you may have noticed that CallNet proposed a number of amendments to the licensing regime that we believed would strengthen the bill. CallNet believes that the concerns we raised before the House of Commons committee can be addressed by the CRTC when it finalizes its licensing regime. As such, CallNet no longer proposes specific amendments to the bill in this respect.

Before the House committee, CallNet also raised concerns with the delegation powers. CallNet submits that the amendments made by the House committee fully satisfy CallNet's concerns in this area.

However, there is one area with which CallNet wishes to raise a concern and wishes to urge the committee to investigate with government officials.

Under the Teleglobe Canada Reorganization and Divestiture Act, CallNet notes that clause 19 of the bill repeals the section of that act which exempts Teleglobe from having to obtain CRTC approval for its interconnection agreements with foreign carriers. Of course, we support this change. However, section 33 of that act — clause 22 of the bill — grandfathers Teleglobe's existing contracts on the date that the amendment comes into effect by deeming CRTC approval for those contracts. CallNet is concerned that this statutory provision would be used by Teleglobe to try to prevent the CRTC from revisiting or amending pre-existing contracts, even if such contracts were found not to be in the public interest.

Lorsqu'il a comparu devant le comité permanent de l'industrie de la Chambre des communes, CallNet a manifesté son opposition sans équivoque à un régime d'attribution de licence qui déborderait le cadre des services internationaux pour être utilisé sur le marché local. CallNet croyait alors, tout comme maintenant, que l'attribution de licence doit permettre d'accroître les pouvoirs du CRTC uniquement dans les secteurs pour lesquels la loi actuelle est inadéquate. Ainsi, les pouvoirs proposés d'attribution de licence doivent être restreints aux services internationaux. Nous croyons toutefois que le régime d'attribution de licence doit être adopté pour les services internationaux.

Compte tenu des modifications apportées par la Chambre à cet effet, CallNet est heureuse d'être en mesure d'appuyer le projet de loi tel qu'il est rédigé. CallNet est conscient que le comité sénatorial a participé à la conception de la Loi sur les télécommunications et il doit être félicité pour cette initiative. C'est ce comité qui, en 1992, s'est assuré que le gouvernement ne créait pas des pouvoirs réglementaires excessifs ou superflus, comme un régime d'attribution de licence pour les services intérieurs.

Nous sommes d'avis qu'un régime d'attribution de licence pour les services internationaux est une tout autre affaire. Nous serons heureux de répondre à toutes les questions que vous pourrez avoir à ce sujet.

Ceux d'entre vous qui ont examiné le mémoire que nous avons présenté au comité permanent de l'industrie de la Chambre des communes, auront peut-être remarqué que CallNet y proposait un certain nombre de modifications au régime d'attribution de licence qui, nous croyons, amélioreraient le projet de loi. CallNet est d'avis que les questions que nous avons soulevées devant le comité de la Chambre pourront être traitées par le CRTC lorsqu'il aura mis au point son régime d'attribution de licence. Pour cette raison, CallNet ne propose plus de modifications particulières relatives à ce volet du projet de loi.

Devant le comité de la Chambre, CallNet a aussi soulevé la question de la délégation des pouvoirs. CallNet soutient que les modifications apportées par le comité de la Chambre répondent entièrement aux préoccupations soulevées par CallNet à ce chapitre.

Il existe toutefois un aspect sur lequel CallNet souhaite attirer l'attention du comité et lui demander de faire enquête auprès des représentants du gouvernement.

En vertu de la Loi sur la réorganisation et l'aliénation de Téléglobe Canada, CallNet aimerait souligner que l'article 19 du projet de loi abroge l'article de cette loi voulant que Téléglobe soit exemptée de l'obligation d'obtenir l'approbation du CRTC pour conclure des ententes d'interconnexion avec des entreprises étrangères. Il est clair que nous appuyons ce changement. Cependant, l'article 33 de cette loi — qui correspond à l'article 22 du projet de loi — exempte les contrats de Téléglobe déjà conclus à la date d'entrée en vigueur de l'amendement en supposant que ces contrats ont reçu l'approbation du CRTC. CallNet craint que cette disposition législative soit utilisée par Téléglobe pour tenter d'empêcher le CRTC de revoir ou de modifier les contrats déjà

It is important that Teleglobe not be permitted, for example, to grandfather pre-existing, long-term exclusive or otherwise anti-competitive contracts which could have the impact of foreclosing the opening of international markets to other competing Canadian carriers. CallNet believes that grandfathering monopoly-era contracts in an era of increasing global competition is not good for competition or for Canada as a whole.

Before the House committee, CallNet recommended that the CRTC's power be made explicit. Thus, we would add to section 33 a statement that reads as follows:

Nothing in this section prevents the Commission from exercising its powers under sections 32 and 62 —

— your copy reads 64, but it should read 62 —

— of the Telecommunications Act regarding any agreement or arrangement that is deemed to be approved.

CallNet still believes that an explicit amendment would be the preferred route. However, a number of parties, including the CRTC, have stated their view that this amendment may not be necessary because the CRTC would have this power under the existing draft of the bill.

Before the House committee, David Colville, Vice-Chairman (Telecommunications) of the CRTC stated that section 33 "would not, however, preclude the commission from reviewing any such agreement should the need arise."

CallNet placed this question squarely to the one party that was in a position to potentially abuse its incumbency status. CallNet asked Teleglobe in a CRTC interrogatory process whether Teleglobe agreed that the commission would retain the power to strike down a Teleglobe contract that was given deemed approval pursuant to Bill C-17. Teleglobe responded:

The Commission's powers are clearly established in the Telecommunications Act, and all parties are at liberty to argue the application of appropriate powers to the relevant facts and circumstances of a particular case.

With respect, CallNet strongly disagrees that Teleglobe should have any ability to argue that deemed approval of an agreement made before its monopoly era ends means that the CRTC cannot, in turn, review that contract after competition has been introduced.

To combat this problem, CallNet maintains that the bill should be amended to solve this problem explicitly, or that this committee should satisfy itself with a clear statement of intent by government officials that our proposed amendment is unnecessary and that Teleglobe will not be able to use this bill to stifle competition down the road.

Madam Chairman, with this bill, we believe that Canada will be able to move forward and achieve the objectives of the WTO Basic Telecom Agreement.

existants si ces contrats s'avéraient ne pas être dans l'intérêt public.

Il est donc important de ne pas permettre à Téléglobe, par exemple, d'exempter les contrats exclusifs à long terme déjà existants, ou non concurrentiels de quelque autre façon, car cette mesure aurait pour conséquence d'empêcher l'ouverture des marchés internationaux à d'autres entreprises canadiennes. L'exemption des contrats conclus durant la période monopolistique, à l'heure actuelle, alors que la concurrence ne cesse de s'accroître à l'échelle mondiale, ne manquerait pas de s'avérer néfaste pour le Canada ou pour la concurrence.

Devant le comité de la Chambre, CallNet a recommandé que le pouvoir du CRTC à cet effet soit précisé de façon explicite. Nous aimerions donc ajouter l'énoncé suivant à l'article 33:

Aux fins du présent article, rien n'empêche le Conseil d'exercer ses pouvoirs en vertu des articles 32 et 62 [...]

— votre texte indique 64, mais ce devrait être 62 —

[...] de la Loi sur les télécommunications en ce qui a trait à tout accord ou arrangement qui est censé avoir été approuvé.

CallNet croit toujours qu'une modification explicite constitue la meilleure solution. Un certain nombre de parties, y compris le CRTC, ont toutefois laissé entendre que cette modification n'était pas nécessaire parce que le CRTC détiendrait ce pouvoir en vertu du projet de loi actuel.

David Colville, vice-président (Télécommunications) du Conseil, précisait devant le comité de la Chambre que l'article 33 «n'empêcherait toutefois pas le Conseil de revoir tout accord de cette nature, le cas échéant.»

CallNet a formulé clairement cette question à la partie susceptible d'abuser de sa situation d'exercice. CallNet a demandé à Téléglobe, lors d'un interrogatoire dans le cadre des audiences du CRTC, si Téléglobe était d'accord pour que le Conseil conserve le pouvoir d'annuler un contrat de Téléglobe censé avoir été approuvé en vertu du projet de loi C-17. Téléglobe a répondu de la façon suivante:

Le pouvoir du Conseil est défini de façon précise dans la Loi sur les télécommunications et toutes les parties sont libres de discuter de l'application des pouvoirs appropriés aux faits et circonstances pertinents d'un cas d'espèce.

À cet égard, CallNet désavoue totalement la capacité de Téléglobe de contester que l'approbation présumée d'un accord conclu avant la fin de son monopole signifie que le CRTC ne peut revoir cet accord après l'arrivée de la concurrence.

CallNet soutient que le projet de loi doit être modifié pour régler clairement le problème ou pour permettre au comité d'obtenir une déclaration d'intention précise de la part des représentants du gouvernement à l'effet que la modification que nous proposons n'est pas nécessaire et que Téléglobe ne pourra pas se servir de ce projet de loi pour étouffer la concurrence en bout de ligne.

Madame la présidente, nous sommes persuadés que, par l'entremise de ce projet de loi, le Canada sera en mesure d'aller de l'avant et de concrétiser les objectifs de l'Accord sur les télécommunications de base de l'OMC.

We would be happy to answer any questions you might have at this time.

Senator Oliver: Why do you maintain on page 3 of your brief that the licensing regime for international services is required? As I understand it, the main reason why people feel it is required is that it is to counter any possible anti-competitive behaviour by foreign service providers. What kind of behaviour are you afraid of that you feel you need this licensing regime?

Mr. Boron: We took the liberty of preparing some written notes, which we would like to circulate to senators, which might assist us in answering that question.

Senator Oliver: Knowing the powers of the Competition Act and knowing what it is designed to do in terms of predatory pricing, and so on, what is it that you feel this new licensing regime must do that cannot be done by the Competition Act?

Mr. Boron: Our fear is that the competition regulation in Canada will not have any application or extra-jurisdictional effect. If you have a situation where a foreign monopoly is competing either itself or through an affiliate in Canada, then the anti-competitive abuse or a situation that is not favourable to the Canadian situation might not be able to be addressed. The reason for that abuse is actually occurring in a distant jurisdiction rather than in Canada.

Senator Oliver: What about the Hong Kong Tel case?

Mr. Boron: As a specific example?

Senator Oliver: Yes.

Mr. Boron: The first page of the material that has been handed around outlines a monopoly-monopoly situation where you have a monopoly in Canada and a monopoly in a distant jurisdiction. You basically have services going back and forth. Traffic is being handed off under accounting rates which, for the sake of argument, could be \$2 per minute. There is a settlement rate, which is just 50 per cent, or \$1 per minute. Traffic is handed off on that basis because of the arrangements that have been struck internationally between and among monopolists.

It is worth noting that Canada is a net payer of settlement rates because Canada's economy is better than the economies of most distant jurisdictions. Typically, but not in all cases, Canada is a net provider and payer of settlement rates as opposed to a net recipient thereof. However, it is done on the same per-unit basis because of the settlement rates that have been adopted.

Mr. Jonathan Daniels, Regulatory Counsel, CallNet: The reason for that is that we are sending more minutes. In the example before you, you can see that we are sending 1,000 minutes to that country, and that country is only sending us 500 minutes. The net payment, by the difference in minutes, is at the exact same settlement rate.

Nous nous ferons un plaisir de répondre à vos questions.

Le sénateur Oliver: Pourquoi soutenez-vous à la page 3 de votre mémoire qu'un régime d'attribution de licence est nécessaire pour les services internationaux? D'après ce que je crois comprendre, si on estime qu'un tel régime est nécessaire, c'est surtout pour empêcher toute pratique anticoncurrentielle possible de la part des fournisseurs de services étrangers. Quel type de pratique craignez-vous, qui rend nécessaire selon vous ce régime d'attribution de licence?

M. Boron: Nous avons pris la liberté de rédiger certaines notes que nous aimerions faire circuler parmi les sénateurs et qui pourraient nous aider à répondre à cette question.

Le sénateur Oliver: Compte tenu des pouvoirs de la Loi sur la concurrence et de son objectif au niveau de l'établissement d'un prix abusif et ainsi de suite, selon vous, qu'est-ce que ce nouveau régime d'attribution de licences permettrait de faire que ne peut accomplir la Loi sur la concurrence?

M. Boron: Nous craignons que la réglementation en matière de concurrence au Canada n'ait aucune application ou incidence à l'étranger. Si vous avez une situation où un monopole étranger exerce une concurrence lui-même ou par le biais d'une société affiliée au Canada, il risque d'être impossible d'empêcher des pratiques anticoncurrentielles ou une situation qui n'est pas favorable au Canada puisque ces pratiques anticoncurrentielles émanent d'un autre pays que le Canada.

Le sénateur Oliver: Que s'est-il passé dans le cas de la Hong Kong Tel?

M. Boron: En tant qu'exemple précis?

Le sénateur Oliver: Oui.

M. Boron: La première page de la documentation que nous avons fait circuler décrit une situation de monopole-monopole où vous avez un monopole au Canada et un monopole dans un pays éloigné. Il s'agit essentiellement de services dans un sens et dans l'autre. Le trafic est transféré en vertu d'une taxe de répartition qui pourrait être, disons, de 2 \$ la minute. Le taux de règlement n'est que de 50 p. 100, soit 1 \$ la minute. Le trafic est transféré sur cette base en raison des accords qui ont été conclus à l'échelle internationale entre et parmi les monopoles.

Il importe de souligner qu'en ce qui concerne le taux de règlement, le Canada est un payeur net puisque son économie est meilleure que celle de pays plus éloignés. Dans l'ensemble, mais pas dans tous les cas, le Canada est un fournisseur et un payeur nets des taux de règlement par opposition à un destinataire net. Cependant, cela se fait selon la même base à l'unité à cause des taux de règlement qui ont été adoptés.

M. Jonathan Daniels, conseiller, Réglementation, CallNet: La raison, c'est que nous envoyons un plus grand nombre de minutes. Dans l'exemple que vous avez devant vous, vous pouvez voir que nous envoyons 1 000 minutes à ce pays, et que ce pays ne nous envoie que 500 minutes. Le paiement net, selon la différence en minutes, se fait exactement au même taux de règlement.

Senator Oliver: Would the same not be true for the United States, the U.K. and other large countries? Would they be the net payer as well?

Mr. Daniels: The United States is a net payer. It is over \$5 billion a year.

Senator Oliver: And the U.K.?

Mr. Daniels: I believe the U.K. is as well.

Senator Oliver: So there is nothing unusual in that.

Mr. Boron: You raise a good point. The U.K., the U.S. and other models have adopted a licensing regime for international overseas providers, much the same as we are advocating before you today.

On the second page, in a situation where you have competition in Canada but a monopoly supply in a closed WTO country, you have an accounting regime out of Canada to the foreign, distant jurisdiction. However, traffic provided from that foreign, distant jurisdiction to Canada — because Canada does not have a closed regime, but an open regime — could be provided at competitive rates.

If you look at the difference between what we are calling the accounting regime and the private line regime, the situation where Canada is a net payer — notwithstanding the fact that more minutes typically go out of Canada than come into Canada from distant jurisdictions — is grossly exacerbated to the detriment of Canada. The situation where Canada is a net payer is worsened to a much greater extent than even in a monopoly environment.

Mr. Daniels: What we are trying to illustrate here is an example of where, because we open up to competition, the foreign monopoly which does not open up to competition is able to abuse its position as a monopoly player to take advantage of Canadians. In this case, what happens is that they are saying, "We continue to demand that everyone pay us \$1 dollar a minute for all the traffic." Therefore, the thousand minutes that we were sending as a country to that foreign country with that one foreign carrier will be at \$1 per minute for each of those thousand minutes. That will be \$1,000 we must pay under the old regime.

On the first page you saw that they were sending 500 minutes back to us and we were therefore charging them \$1 a minute for that 500. Because we are competitive, they can actually use means such as leasing a private line or getting a Canadian carrier to ask us who will charge us less to deliver the traffic in Canada.

We show in this example that that rate goes down do \$0.08 per minute, which is the true cost of providing the service. The net effect is the difference in payments, whereas before we were paying out \$1,000, they were paying us back \$500. Really, we were only paying \$500. In this case, we are paying them \$1,000 because they are sticking to the old regime. They only pay \$40, which is the \$0.08 per minute times the 500. The difference is \$960.

Le sénateur Oliver: La situation ne serait-elle pas la même pour les États-Unis, le Royaume-Uni et d'autres grands pays? Seraient-ils eux aussi des payeurs nets?

M. Daniels: Les États-Unis sont un payeur net. Cela représente plus de cinq milliards de dollars par année.

Le sénateur Oliver: Et le Royaume-Uni?

M. Daniels: Je crois que la situation est la même pour le Royaume-Uni.

Le sénateur Oliver: Donc, cela n'a rien d'inhabituel.

M. Boron: Vous soulevez un point intéressant. Le Royaume-Uni et les États-Unis et d'autres modèles ont adopté un régime d'attribution de licences pour les fournisseurs de services internationaux, très semblable à celui que nous préconisons ici aujourd'hui.

À la deuxième page, lorsqu'il y a de la concurrence au Canada mais un monopole dans un pays fermé de l'OMC, vous avez un régime de taxe de répartition du Canada vers le pays en question. Cependant, le trafic fourni par ce pays étranger au Canada — parce que le Canada possède un régime ouvert et non fermé — pourrait être fourni à des taux concurrentiels.

Si vous examinez la différence qui existe entre ce que nous appelons le régime de taxe de répartition et le régime ligne directe, la situation où le Canada est un payeur net — indépendamment du fait qu'en général le Canada envoie un plus grand nombre de minutes qu'il n'en reçoit de pays éloignés — se trouve extrêmement exacerbée aux dépens du Canada. La situation où le Canada est un payeur net est nettement pire que dans un environnement monopolistique.

M. Daniels: Nous essayons de vous donner un exemple d'une situation où, parce que nous sommes ouverts à la concurrence, le monopole étranger qui ne s'ouvre pas à la concurrence est en mesure d'abuser de sa situation de monopole pour profiter des Canadiens. Dans ce cas, ce qui se passe, c'est qu'ils disent, «Nous continuons d'exiger que tout le monde nous paye 1 \$ la minute pour l'ensemble du trafic.» Par conséquent, le millier de minutes que nous envoyons comme pays à ce pays étranger avec cette entreprise étrangère sera payé 1 \$ la minute. Par conséquent, selon l'ancien régime, nous devons payer 1 000 \$.

À la première page, vous voyez qu'ils nous renvoyaient 500 minutes pour lesquelles nous leur demandions 1 \$ la minute. Puisque nous sommes concurrentiels, ils peuvent en fait utiliser des moyens comme louer une ligne directe ou passer par une entreprise canadienne qui nous demandera moins pour fournir le service au Canada.

Nous montrons dans cet exemple que ce taux tombe à 0,08 \$ la minute, qui est le coût réel pour fournir le service. Le résultat net, c'est la différence au niveau des paiements. Lorsqu'auparavant, nous payions 1 000 \$, ils nous remboursaient 500 \$. Donc, en réalité, nous nous trouvons à ne payer que 500 \$. Dans ce cas-ci, nous les payons 1 000 \$ parce qu'ils s'en tiennent à l'ancien régime. Ils ne paient que 40 \$, ce qui correspond à 0,08 \$ la minute multiplié par 500. La différence est de 960 \$.

Canada as a whole is paying \$960 as opposed to \$500 to deliver the same amount of traffic and that is because we are competitive and they are a monopoly. They are abusing their monopoly position to that effect.

Mr. Boron: Just to close the loop on that, what we are concerned about is we want a mechanism to be put in place that prevents that foreign monopolist from treating itself, any affiliate or any other party that it strikes a special deal with on any special or discriminatory terms; it must treat everyone on the same basis.

Again, in the United Kingdom and the United States it was felt that the only way to do that is to put into place or allow the putting into place of a licensing regime to prevent that foreign monopolist from treating itself or anyone else on a preferred basis.

Senator Oliver: This is a mathematical theory. I should like you to apply it to some concrete facts. It seems to me that you keep talking about a foreign monopoly. Any foreign monopoly that will be doing business in Canada will be caught by our 46 per cent rule.

If they are going to offset some of their minutes to someone in Canada who might be a reseller, then the reseller will be regulated and controlled by the CRTC. If that is the case, where is the problem?

Mr. Boron: Senator, the problem is that it is questionable whether the CRTC under the current Telecommunications Act would have the authority over a reseller in the example that you just described.

Senator Oliver: They just did. In the Hong Kong Tel case, that is exactly what they did. They passed a stop order.

Mr. Daniels: The difference between the Hong Kong Tel case and the example I have put in front of you — which is known as “one-way bypass” in the jargon — is that in the Hong Kong Tel case you are talking about a subsidiary of Hong Kong Tel that is set up and enacted in Canada and was alleged to have been breaking the rules and was found by the CRTC to be in a precarious situation.

The scenario we are talking about here could be a foreign country that does not even need to set up an affiliate in Canada because what it is doing is using its position in the foreign country and saying to Canadian carriers: One of you can lease the private line. They can do this in India, Hong Kong or wherever that closed market is. They can get a reseller that is not affiliated in Canada to do this for them. The reseller itself is not acting anti-competitively, because the reseller has no market power. It is not the reseller that is breaking the rules. It is the carrier in India who is doing it, for example. I choose India because that is a WTO market country that is a closed market that has committed only to review looking at opening its market in the year 2004.

Le Canada en général paie 960 \$ plutôt que 500 \$ pour fournir le même volume de trafic et c’est parce que nous sommes concurrentiels et qu’ils sont un monopole. Ils abusent dans ce sens de leur situation de monopole.

M. Boron: Simplement pour apporter une dernière précision, nous tenons à ce que soit instauré un mécanisme qui empêche ces entreprises monopolistiques étrangères de se réserver un traitement préférentiel ou de réserver ce genre de traitement à toute société affiliée ou à toute autre partie avec laquelle elles concluent un accord particulier; elles doivent traiter tout le monde de la même façon.

Au Royaume-Uni et aux États-Unis, on considère que la seule façon d’y parvenir consiste à mettre sur pied ou à autoriser la mise sur pied d’un régime d’attribution de licences qui empêcherait ces entreprises monopolistiques étrangères de se réserver à elles-mêmes ou à quiconque un traitement préférentiel.

Le sénateur Oliver: C’est une théorie mathématique. J’aimerais que vous me présentiez des faits concrets à l’appui. Il me semble que vous parlez constamment de monopole étranger. Tout monopole étranger qui fera des affaires au Canada sera visé par notre règle du 46 p. 100.

S’ils décident de se décharger de certaines de leurs minutes sur un revendeur quelconque au Canada, ce revendeur sera alors réglementé et contrôlé par le CRTC. Si tel est le cas, où est le problème?

M. Boron: Sénateur, le problème c’est que l’on doute que le CRTC, en vertu de la Loi actuelle sur les télécommunications, puisse contrôler un revendeur dans l’exemple que vous venez de donner.

Le sénateur Oliver: Il vient de le faire. Dans l’affaire de la Hong Kong Tel, c’est exactement ce qu’il a fait. Il a émis un ordre de suspension.

M. Daniels: La différence entre l’affaire de la Hong Kong Tel et l’exemple que je vous ai présenté, c’est que dans l’affaire de la Hong Kong Tel, vous parlez d’une filiale de la Hong Kong Tel qui est constituée et établie au Canada et qui aurait soi-disant enfreint les règles et dont la situation a été jugée précaire par le CRTC.

Dans le cas dont nous parlons ici, il pourrait s’agir d’une entreprise étrangère qui n’a même pas besoin d’établir une filiale au Canada parce qu’elle profite de sa situation dans son pays pour dire aux entreprises canadiennes: L’une d’entre vous peut louer la ligne directe. Cela est possible en Inde, à Hong Kong ou dans n’importe quel pays qui a un marché fermé. Elle peut obtenir qu’un revendeur qui n’est pas affilié au Canada le fasse pour elle. Le revendeur même n’agit pas de façon anticoncurrentielle puisqu’il n’a aucun pouvoir sur le marché. Ce n’est pas le revendeur qui enfreint les règles mais l’entreprise en Inde, par exemple. J’ai choisi l’Inde parce que c’est un pays de l’OMC dont le marché est fermé et qui ne s’est engagé à envisager l’ouverture de son marché qu’en l’an 2004.

India does not need to set up a subsidiary in Canada in the way the Hong Kong Tel case did in the case to which you refer. We chose to give you this example because it is a situation where they could do it all by sitting in India and coming to a reseller or Canadian carrier and saying to them, "Give me your best rate for sending minutes for all my Canadian minutes." We say, "\$0.08 per minute." That is our best rate and that is true competition. As a Canadian carrier, I am not doing anything wrong, I am just giving them my best rate.

When Canadians go to them and say, "We want to have you review our rates," they say, "Well, I am the monopoly, I am charging you \$1 and that is all I am going to do."

It is all taking place in that foreign country. That is why the Competition Act does not extend to that jurisdiction. It is their monopoly in the foreign country that enables them to do this. They do not need an affiliate in Canada.

I agree with you that if they have an affiliate in Canada it is arguable that the CRTC powers might be able to capture it. However, in the example — and this is one of many examples that we could provide you with — you can see that you do not need a presence in Canada that would be subject to CRTC jurisdiction. Therefore, you need a licensing regime. That is why Mr. Boron referred to the United States, the European Union and other countries as instituting licensing regimes so that they do not open themselves to abuse as they open their markets to competition.

Senator Bryden: When I look at your example — and you have two monopoly situations — you end up with Canadians making a net payment on 1,000 minutes of \$500. I take it that is all right, is that what you are saying?

Mr. Boron: That is reflective of reality with respect to Canada on the one hand, and many jurisdictions on the other hand, that more minutes go from Canada to that jurisdiction than back.

Senator Bryden: In instances of a different monopolist country, would the number be \$700 net payment instead of \$500?

Mr. Boron: Yes, this is just representative.

Senator Bryden: Is that happening now?

Mr. Boron: Yes. Is the problem that if you go to the situation that you are trying to protect, once you get up to \$960 net payment, it is wrong?

Mr. Boron: That is right. As Mr. Daniels was explaining, we continue to have to pay that distant jurisdiction \$1 per minute. However, because Canada is an open regime without a licensing power, they could go to a reseller or to a carrier and terminate their traffic for basically cost-plus.

Senator Bryden: What concerns me is that we have situations where a \$700 net payment is all right but we get to \$960, and that is not acceptable. Is \$800 acceptable?

L'Inde n'a pas besoin d'établir une filiale au Canada comme l'a fait la Hong Kong Tel dans le cas dont vous avez parlé. Nous avons choisi de vous donner cet exemple parce que c'est une situation où tout pouvait se faire à partir de l'Inde et l'entreprise monopolistique pouvait demander à un revendeur ou à une entreprise canadienne, «Donnez-moi votre meilleur taux pour envoyer des minutes pour toutes mes minutes canadiennes.» Nous répondons, «0,08 \$ la minute.» C'est notre meilleur taux et c'est vraiment concurrentiel. En tant qu'entreprise canadienne, je ne fais rien de mal. Je leur donne simplement mon meilleur taux.

Lorsque les Canadiens s'adressent à eux et leur disent, «Nous voulons une révision de nos taux», ils répondent, «Eh bien, j'ai le monopole, je vous demande 1 \$ et c'est tout ce que j'ai l'intention de faire.»

Tout cela a lieu dans ce pays étranger. Donc, la Loi sur la concurrence ne s'étend pas à ce pays. C'est le monopole que l'entreprise exerce dans le pays étranger qui lui permet de le faire. Elle n'a pas besoin d'avoir une filiale au Canada.

Je conviens avec vous que si elle avait une filiale au Canada, le CRTC pourrait peut-être intervenir. Cependant, dans l'exemple — et c'est l'un des nombreux exemples que nous pouvons vous fournir — vous pouvez constater qu'il n'est pas nécessaire d'avoir une présence au Canada qui serait assujettie aux pouvoirs du CRTC. C'est la raison pour laquelle un régime d'attribution de licences est nécessaire. C'est la raison pour laquelle M. Boron a parlé des États-Unis, de l'Union européenne et d'autres pays qui mettent sur pied des régimes d'attribution de licences pour se prémunir contre les abus s'ils ouvrent leurs marchés à la concurrence.

Le sénateur Bryden: Lorsque j'examine votre exemple — et vous présentez deux situations de monopole — les Canadiens se trouvent à faire un paiement net de 500 \$ pour 1 000 minutes. Donc, vous considérez cela acceptable?

M. Boron: Cela reflète la réalité en ce qui concerne le Canada d'une part, et de nombreux pays d'autre part, à savoir que le Canada envoie plus de minutes à ces pays que ces pays ne lui en envoient.

Le sénateur Bryden: Dans les cas d'un pays monopolistique différent, le paiement net serait-il de 700 \$ au lieu de 500 \$?

M. Boron: Oui, ce n'est qu'un nombre représentatif.

Le sénateur Bryden: Est-ce le cas à l'heure actuelle?

M. Boron: Oui. Si vous vous trouvez dans une situation que vous tâchez de protéger, une fois que vous arrivez à un paiement net de 960 \$, est-ce que cela devient inacceptable?

M. Boron: C'est exact. Comme M. Daniels l'expliquait, nous devons continuer à payer ce pays éloigné 1 \$ la minute. Cependant, comme le Canada fonctionne en régime ouvert sans pouvoir d'attribution de licences, ils peuvent s'adresser à un revendeur ou à une entreprise de télécommunication et mettre fin à leur trafic essentiellement au prix coûtant majoré.

Le sénateur Bryden: Ce qui m'inquiète, c'est que nous avons des situations où un paiement net de 700 \$ est acceptable mais une fois qu'il atteint 960 \$, il devient inacceptable. Est-ce qu'un paiement net de 800 \$ est acceptable?

Mr. Boron: The reason that \$500 is acceptable in the example is that it is representative of the fact that there is a net imbalance of traffic flow. We try to keep the number of minutes of disparity of traffic flow constant in the two examples. It shows the magnitude of the delta or the difference between scenario one and two.

Senator Bryden: In the situations where you are dealing with monopoly situations where this might occur, are those, for want of a better word, likely to be in developing countries or where their telecommunications are just developing and not as advanced as Canada and the United States?

Mr. Boron: Probably so, because the European Community is opening up to competition, obviously the United States is opening up to competition.

Senator Bryden: Was there a time when being a monopoly was advantageous to the Canadian industry?

Mr. Boron: I do not believe so, but I am a fervent believer in telecommunications competition.

Senator Bryden: It is not unusual in our utilities with developing countries, which Canada was once, you needed the utility or else you could not survive. It had to be a monopoly in the utility, whether it was electrical power, telephone or gas distribution in order not to make the distribution of resources so scarce you could not succeed.

My concern is whether there is an element of unfairness here. Are we saying to the developing countries around the world who have a monopoly that we are now strong and we are now, under the WTO, able to compete on a global basis with the United States and Europe, so unless you play by our rules, we will regulate it so that you cannot play in our country?

Mr. Boron: We are typically talking about countries that have signed on to the WTO agreement. They have committed, over time, to open up their regimes. We are certainly not saying that Canada or anyone else should dictate to foreign jurisdictions that they should tear down their monopolies. We are advocating that we give the Canadian regulator the tools to prevent distant-jurisdiction monopolies from abusing their powers in those distant jurisdictions to the disadvantage of Canadians.

Potentially, we can end up with an unintended subsidization to companies in distant jurisdictions, as opposed to, for example, subsidization to developing countries.

Senator Bryden: When you say "to the disadvantage of Canadians," is that to Canadians or Canadian companies?

Mr. Boron: I think it is to Canadians because, ultimately, it affects the cost structure of Canadian service providers which will ultimately be reflected in the rates that service providers charge to Canadians. It ultimately trickles down to a disadvantage to Canadians.

Senator Bryden: We used to hear the argument that our huge long-distance rates in New Brunswick were necessary to subsidize the phones in remote places. I am always concerned that, when we

M. Boron: La raison pour laquelle un paiement net de 500 \$ est acceptable dans l'exemple, c'est qu'il rend compte d'un déséquilibre net du volume de trafic. Dans les deux exemples, nous tâchons de garder constant le nombre de minutes de disparité du volume de trafic. Il indique l'étendue de la différence entre le premier et le deuxième scénarios.

Le sénateur Bryden: Est-ce que les situations de monopole possibles sont plus susceptibles de se produire, faute d'un meilleur terme, dans les pays en développement ou dans les pays où le secteur des télécommunications commence à se développer et n'est pas aussi avancé qu'au Canada et aux États-Unis?

M. Boron: Probablement. Comme la Communauté européenne est en train de s'ouvrir à la concurrence, de toute évidence les États-Unis s'ouvrent aussi à la concurrence.

Le sénateur Bryden: Y a-t-il eu une époque où l'exercice d'un monopole était avantageux pour l'industrie canadienne?

M. Boron: Je ne le crois pas mais je suis un fervent partisan de la concurrence dans les télécommunications.

Le sénateur Bryden: Souvent, il fallait que les services dans les pays en développement, ce que le Canada était à une époque, soient un monopole, qu'il s'agisse d'un service d'électricité, de téléphone ou de distribution de gaz puisque c'était la seule façon d'assurer la survie de l'industrie nationale.

Je me demande s'il n'y a pas un élément d'injustice ici. Sommes-nous en train de dire aux pays en développement qui ont un monopole que désormais nous sommes forts et qu'en vertu de l'OMC, nous pouvons maintenant exercer une concurrence à l'échelle mondiale avec les États-Unis et l'Europe, donc à moins que vous acceptiez nos règles, nous allons adopter une réglementation qui vous empêchera de faire affaire dans notre pays?

M. Boron: Nous parlons de pays qui ont signé l'accord de l'OMC. Ils se sont engagés avec le temps d'ouvrir leur régime à la concurrence. Nous ne voulons absolument pas dire que le Canada ou qui que ce soit d'autre devrait ordonner à des pays étrangers d'éliminer leur monopole. Nous préconisons de donner à l'instance canadienne de réglementation les outils pour empêcher les entreprises monopolistiques étrangères d'abuser de leurs pouvoirs dans ces pays étrangers aux dépens des Canadiens.

Nous pourrions nous retrouver à subventionner sans le vouloir des entreprises de pays éloignés au lieu par exemple de subventionner des pays en développement.

Le sénateur Bryden: Lorsque vous dites «aux dépens des Canadiens», est-ce que vous parlez des Canadiens ou des entreprises canadiennes?

M. Boron: Je pense que c'est aux dépens des Canadiens car au bout du compte, cela influe sur la structure de coût des fournisseurs de services canadiens, qui se répercutera en bout de ligne sur les tarifs que les fournisseurs de services demandent aux Canadiens. Cela finit par désavantager les Canadiens.

Le sénateur Bryden: On a déjà prétendu que nos tarifs interurbains très élevés au Nouveau-Brunswick étaient nécessaires pour subventionner les services téléphoniques dans les régions

get to a position of power by global interests, that then it is a free market and a laissez-faire jungle as long as you play by the rules of the big guys. The little guys who are trying to develop their industry can get in but are still being regulated out.

Mr. Boron: We are trying to get tools into the hands of the Canadian regulator to prevent an unintended cross-subsidization from happening. It is worth noting that some of the carriers in these distant jurisdictions are not necessarily government-owned PTTs but might be multinational conglomerate companies. You may not be subsidizing the poor people of those countries but you might be cross-subsidizing, again, very profitable multinational conglomerate corporations.

Mr. Daniels: There is another factor in the traditional accounting rate regime between monopolies, often referred to as the "Old Boy's Club." I think you are correct, senator, in pointing out that it does have a subsidization component to it. These rates are way above costs. They are purposely designed in that manner. Canada and other net payers, such as the United States, are very concerned about the fact that it has been subsidizing the development of foreign countries.

In the scenario given here, we are not talking about decreasing that subsidy based on what I characterize as the \$500 net payment. That has been negotiated as what the monopoly carrier is willing to accept. They know how much traffic is involved. They worked out the dollar exchange rate based on minutes. What they are in fact negotiating between monopoly and monopoly is a \$500 payment for the changing of traffic and the difference based on the subsidy that they need.

In this situation, that monopoly carrier, having made that deal with Telelobe, can then sit back and say that Canada is open to competition, and it can decide to double its profits here at the expense of Canadian consumers by jacking up the rates, by playing these anti-competitive games, by abusing its monopoly position.

I would caution the concern that we are trying to remove all subsidization that is inherent in the system. We are saying that competition should not make us worse off. We are fervent believers in competition. Canada will reap the benefits of this. That will result in Canadian residential customers being able to call their family members more often, and in businesses being able to compete and to do business more cheaply. However, we do not want rates to go up because we have opened our markets to competition. The only reason that would happen is if foreign closed carriers were getting greedy, looking for more money by abusing their monopoly position.

I would say that there is a difference between that and the cross-subsidization which you can argue has been negotiated and agreed. I would characterize that in our simple example as the \$500 net payment. They might decide to get \$460 more out of this by playing games and using their monopoly position.

éloignées. Ma crainte constante, c'est qu'une fois que les intérêts mondiaux se trouvent en situation de pouvoir, on a affaire à un marché libre et à une jungle du laissez-faire tant qu'on joue selon les règles des gros bonnets. Les petites entreprises qui essaient de développer leur industrie peuvent accéder au marché mais la réglementation continuera à les en écarter.

M. Boron: Nous tâchons de doter l'instance canadienne de réglementation des outils qui lui permettront d'empêcher un interfinancement non intentionnel. Il importe de souligner que certaines entreprises de télécommunication dans ces pays éloignés n'appartiennent pas nécessairement à l'État mais peuvent être des conglomerats multinationaux. On risque de ne pas subventionner les gens pauvres de ces pays mais d'interfinancer ici encore des conglomerats multinationaux très profitables.

M. Daniels: Il existe un autre facteur dans le régime traditionnel de taux de répartition entre les monopoles, ce que l'on appelle souvent le «Old Boy's Club», la clique des anciens. Je pense que vous avez raison, sénateur, lorsque vous dites qu'il existe un élément de subventionnement. Ces tarifs dépassent nettement les coûts. Ils sont conçus expressément de cette façon. Le Canada et d'autres payeurs nets, comme les États-Unis, craignent beaucoup de subventionner le développement des pays étrangers.

Dans le scénario présenté ici, nous ne parlons pas de diminuer cette subvention en fonction de ce que je désigne comme le paiement net de 500 \$. C'est ce qui a été négocié et ce que l'entreprise monopolistique est prête à accepter. Ils connaissent le volume de trafic que cela comporte. Ils ont déterminé le taux de change du dollar en fonction des minutes. En fait, ce qui se négocie entre monopoles, c'est un paiement de 500 \$ pour le changement de trafic et la différence basée sur la subvention dont ils ont besoin.

Dans cette situation, l'entreprise monopolistique, après avoir conclu cet accord avec Téléglobe, peut alors déclarer que le Canada est ouvert à la concurrence et décider de doubler ses profits ici aux dépens des consommateurs canadiens en faisant grimper les tarifs, en se livrant à ce genre de pratiques anticoncurrentielles et en abusant de sa situation de monopole.

Nous n'essayons pas d'éliminer tous les mécanismes de subvention inhérents au système. Nous voulons dire que la concurrence ne devrait pas aggraver notre situation. Nous sommes tout à fait partisans de la concurrence car elle sera avantageuse pour le Canada. Les clients résidentiels canadiens pourront ainsi téléphoner plus souvent aux membres de leur famille et les entreprises pourront exercer une concurrence et faire des affaires à un coût moindre. Nous ne voulons toutefois pas que les tarifs augmentent parce que nous avons ouvert nos marchés à la concurrence, ce qui se produirait uniquement si les entreprises fermées étrangères devenaient voraces et voulaient plus d'argent en abusant de leur situation de monopole.

Je dirais qu'il existe une différence entre cela et l'interfinancement qui a été négocié et accepté. Je décrirais cela dans l'exemple simple que nous avons donné comme le paiement net de 500 \$. Ils pourraient décider d'en obtenir 460 \$ de plus en se livrant à certaines pratiques et en utilisant leur situation de monopole.

Senator Bryden: Somebody in Canada presumably would have to agree to provide this service for eight cents?

Mr. Daniels: That person would be simply responding to a request for the cheapest rate to terminate the calls. Yes, it does require that provider, but what they are doing in that case is simply providing a service. They are not doing anything that the CRTC would have any authority to stop unless it was related to this foreign carrier's position. As a Canadian carrier, if a foreign customer asks how much I will charge to terminate calls in Canada from an originating country, I will quote my best rate. If I do not give my best rate, the customer should go somewhere else. We do not want to stop that. We are just talking about them being able to leverage their monopoly position in their foreign country. That is what we want to stop.

Senator Oliver: Why is this not classified as price discrimination and caught by section 50(1)(a) of the Competition Act? If it is not price discrimination, why can it not be seen by the Competition Bureau as abuse of a dominant position under sections 78 and 79? You keep talking about this dominant abuse of monopoly power.

Mr. Daniels: I agree with you. It is an abuse of monopoly power. That is, we propose that the commission, when they make these license conditions, would use competition-type language. It is a question of who is abusing their monopoly power. If it is a carrier located in India, for example, the Competition Act does not apply to them when they are charging for Canadian-termination calls that originate in India. If they set up an affiliate in Canada, you might be able to capture them. Otherwise, the rules will not extend to India.

I use India as an example of a closed market and not necessarily as an example of a country that would engage in this. I do not mean to cast aspersions on the carrier there.

Senator Bryden: More and more free competition is involved in the domestic market. The industry is becoming sort of self-regulating because of the amounts that are charged and so on. In this area then, there is less requirement for an organization like the CRTC to regulate and look after the domestic market. A lot of bureaucrats are employed by the CRTC. Are we creating good work for these people who will now be under-employed in the domestic market? Will they now be in a position to regulate and license foreign markets?

Mr. Ian Scott, Vice President, Government Affairs, CallNet: Before I respond, I have a brief comment in addition to Mr. Daniel's answer to Senator Oliver.

In its most simple term, you are right; this is an anti-competitive act. However, the abuse of dominant position in that example is taking place in the other country and not in Canada. What they are doing in Canada would not offend the Competition Act. If there were a parallel competition authority that had extraterritorial jurisdiction, it might be able address that problem,

Le sénateur Bryden: Il faudrait vraisemblablement que quelqu'un au Canada accepte d'offrir ce service pour 8 cents.

M. Daniels: Cette personne ne fera que répondre à une demande de tarif meilleur marché pour terminer l'acheminement des appels. Oui, ce fournisseur est nécessaire, mais dans ce cas il se contente simplement de fournir un service. Il ne se livre à aucune pratique à laquelle le CRTC aurait le pouvoir de mettre fin à moins qu'elle soit liée à la situation de l'entreprise étrangère. Si un client étranger demande à une entreprise canadienne combien elle demandera pour terminer l'acheminement des appels au Canada en provenance du pays de départ, je lui donnerai mon meilleur taux, car autrement, le client ira ailleurs. Ce n'est pas ce à quoi nous voulons mettre fin. Nous voulons simplement empêcher les entreprises monopolistiques de profiter du monopole qu'elles exercent dans leur pays. C'est ce à quoi nous voulons mettre fin.

Le sénateur Oliver: Pourquoi ne considère-t-on pas qu'il s'agit de discrimination par les prix, qui est visée par l'alinéa 50(1)(a) de la Loi sur la concurrence? S'il ne s'agit pas de discrimination par les prix, pourquoi cela ne peut-il pas être considéré par le Bureau de la concurrence comme un abus de position dominante en vertu des articles 78 et 79? Vous parlez constamment de cet abus du pouvoir de monopole.

M. Daniels: Je suis d'accord avec vous. C'est un abus du pouvoir de monopole. Nous proposons que le Conseil, au moment d'établir les conditions de l'attribution de licences, utilise ce genre de formulation. Il s'agit de déterminer qui abuse de son pouvoir de monopole. Si c'est une entreprise située en Inde, par exemple, la Loi sur la concurrence ne s'applique pas à elle lorsqu'elle impose des coûts pour terminer l'acheminement des appels au Canada en provenance de l'Inde. Si l'entreprise établit une filiale au Canada, elle pourrait alors être visée par la loi. Autrement, ces règles ne s'appliqueront pas à l'Inde.

J'utilise l'Inde comme exemple d'un marché fermé et pas nécessairement comme exemple d'un pays qui se livrerait à ce genre de pratique. Je ne veux pas critiquer l'entreprise ici.

Le sénateur Bryden: Il y a de plus en plus de concurrence sur le marché intérieur. L'industrie est en train de s'autoréglementer à cause des tarifs qui sont imposés et ainsi de suite. Par conséquent, dans ce domaine, il est moins nécessaire qu'une instance comme le CRTC réglemente le marché intérieur. Le CRTC emploie beaucoup de bureaucrates. Sommes-nous en train de créer du travail pour ces gens qui seront désormais sous-employés sur le marché intérieur? Seront-ils désormais en mesure de réglementer les marchés étrangers et de leur attribuer des licences?

M. Ian Scott, vice-président, Affaires gouvernementales, CallNet: Avant de répondre, j'aimerais ajouter un bref commentaire à la réponse que M. Daniels a donnée au sénateur Oliver.

Si on veut simplifier, vous avez raison: c'est une loi contre la concurrence. Cependant, l'abus de la position dominante dans cet exemple s'est produit dans le pays étranger et pas au Canada. Les pratiques de l'entreprise au Canada n'enfreindraient pas la Loi sur la concurrence. S'il existait une instance de concurrence parallèle qui pouvait exercer une compétence extraterritoriale, elle pourrait

but there are not necessarily comparable competition authorities with that type of jurisdiction. It is a much more dicey situation than addressing it through a domestic regulatory framework. That would be my view.

On your question, I think there is a shift of sorts, a changing paradigm of regulation that relates to both the regulation of domestic carriers and the regulation of international carriers. It is a much more proscriptive or framework-type of regulation rather than the detailed, remedial regulation of the past. That is very much consistent with what we are proposing in terms of the construction of a licensing regime.

You want to provide the regulator with the necessary tools to modify behaviour after the fact if it appears to be the case or is the case that anti-competitive activity is taking place. In that sense, it is very much like competition law. It is after the fact and corrective rather than invasive, for lack of a better term.

Senator Rompkey: I wondered why you watered down your request on page 8. You give the committee two options: That the bill should be amended to solve the problem of Teleglobe's grandfathering; or that the committee should satisfy itself with a clear statement of intent by government officials.

I am just wondering how much a clear statement of intent by government officials is worth. Senator Oliver is a lawyer and I am not. However, there is no such thing as corporate memory on the hill. People climb ladders all the time. They build an empire and go on to the private sector and make money or they become the CEO of the new empire on the hill. There is so much movement around here that in any one department you will find there is little corporate memory.

You are vulnerable if you give us that other option. You would be safer having the bill amended.

Mr. Boron: I cannot disagree with you. In trying to reach a compromise and getting this piece of legislation through, we thought it might be expeditious to offer an alternative. I agree with you.

The Chairman: Thank you very much for your presentation today. We apologize for keeping you waiting.

Our next witness is Mr. Peter Barnes from AT&T Canada.

Mr. Peter Barnes, Vice President, Public Affairs, AT&T Canada: Thank you for allowing me to meet with you today and to explain our position on Bill C-17. With me today is Mr. Lorne Abugov, a partner with the law firm Osler, Hoskin & Harcott in Ottawa who acts as our legal counsel.

[Translation]

As you know, AT&T Canada Enterprises is the firm that manages AT&T's investments and partnerships in Canada. AT&T has been in Canada for more than ten years and currently has a minority ownership interest in AT&T Canada Long Distance

s'occuper de ce problème, mais il n'existe pas nécessairement d'instance de concurrence ayant ce genre de compétence. C'est une situation beaucoup plus risquée que d'intervenir par le biais d'une instance de réglementation nationale. C'est mon opinion.

En ce qui concerne votre question, je pense qu'un changement est en train de se produire au niveau de la réglementation tant des entreprises intérieures que des entreprises internationales. Il s'agit d'une réglementation beaucoup plus normative que la réglementation détaillée et réparatrice qui existait auparavant. Elle se rapproche beaucoup plus de ce que nous proposons en ce qui concerne l'établissement d'un régime d'attribution de licences.

Il faut doter l'instance de réglementation des outils qui lui permettront de modifier le comportement après coup en cas de pratique anticoncurrentielle. Donc à cet égard, cela s'apparente beaucoup à la Loi sur la concurrence, puisqu'il s'agit d'une intervention après coup dont l'objet est correctif plutôt qu'intrusif, faute d'un meilleur terme.

Le sénateur Rompkey: Je me demandais si vous aviez atténué votre requête de la page 8. Vous donnez deux options au comité: que le projet de loi soit amendé pour régler le problème de l'exemption des contrats déjà conclus par Téléglobe, ou que le comité se satisfasse d'une déclaration d'intention précise de la part des représentants du gouvernement.

Je me demandais simplement ce que vaut une déclaration d'intention précise de la part des représentants du gouvernement. Le sénateur Oliver est avocat, pas moi. Or, sur la Colline, la mémoire institutionnelle n'existe pas. Les gens n'arrêtent pas de grimper les échelons. Ils bâtissent un empire puis passent au secteur privé où ils font de l'argent ou deviennent président-directeur général du nouvel empire sur la Colline. Il y a tellement de va-et-vient ici que la mémoire institutionnelle est pratiquement inexistante.

En nous offrant cette autre option, vous vous rendez vulnérables. Il serait plus sûr pour vous que le projet de loi soit amendé.

M. Boron: Je ne peux qu'être d'accord avec vous. Pour tâcher d'arriver à un compromis et faire adopter ce texte de loi, nous avons pensé qu'il serait préférable d'offrir une solution de rechange. Je suis d'accord avec vous.

La présidente: Je tiens à vous remercier de la présentation que vous nous avez faite aujourd'hui. Nous nous excusons de vous avoir fait attendre.

Notre prochain témoin est M. Peter Barnes, de AT&T Canada.

M. Peter Barnes, vice-président, Affaires publiques, AT&T Canada: Je vous remercie de me donner cette occasion de comparaître devant vous aujourd'hui et de vous expliquer notre position concernant le projet de loi C-17. Je suis accompagné aujourd'hui de M. Lorne Abugov, notre conseiller juridique de la firme Osler, Hoskin & Harcott à Ottawa.

[Français]

Comme vous le savez, notre société, les Entreprises AT&T Canada, gère les investissements et les partenariats d'AT&T au Canada. AT&T est au Canada depuis plus de dix ans et détient actuellement des intérêts minoritaires dans Services interurbains

Services and a strategic alliance and technology agreement with Rogers Cantel, known in the market place as Cantel AT&T. Through our various business interests more than 5,000 Canadians offer AT&T services across the country.

I am here today on behalf of both AT&T Canada Enterprises and AT&T Canada Long Distance Services because there are a number of items concerning Bill C-17 which we wish to raise. But first, I wanted to take this opportunity to commend the government for introducing this legislation, and committing to its passage. It will surprise no one that AT&T Canada believes that real and sustained competition in all aspects of the telecommunications industry is important to ensuring the provision of high quality telecom services to all citizens at the lowest possible costs. This is the direction this government has been moving in since it took office and we support that vision. This legislation is another piece of that commitment.

[English]

In our view, the contents of this legislation will generate a number of important benefits for Canada within the telecommunications industry. For example, the proposed delegation power will provide the opportunity to expedite many of the regulatory processes which currently must be followed — an important consideration for businesses as they become even more competitive and time conscious. It will also allow for more industry involvement on important issues, promote greater self-regulation, mediated settlements and other forms of dispute resolution, and will help to free up scarce CRTC resources to deal with pressing regulatory matters. Not to be forgotten, it also allows Canada to move into line with important industry changes worldwide.

We commend these moves to promote global competition and allow new opportunities for Canada's telecommunications sector. There are, however, a number of aspects within the bill which concern us and which I wish to spend a few minutes discussing, if I may.

Under Bill C-17, the CRTC — and we have just had a discussion of this — would be given significant new licensing powers and a framework for a new licensing regime. These powers would include the ability to prohibit the currently unspecified class of telecom provider from providing international services except in conformity with an international telecommunications service licence; specifying classes of international telecom services, which cannot be provided except in accordance with an international telecommunications service licence; and authority to attach licence conditions respecting both classes of service and service providers, maximum licence terms of 10 years and a ban against the transfer of licences except with CRTC consent.

AT&T Canada et a une alliance stratégique ainsi qu'une entente technologique avec Rogers Cantel, connu dans le marché comme Cantel AT&T. Si nous tenons compte de nos différentes activités commerciales, ce sont en fait plus de 5 000 Canadiens et Canadiennes qui offrent des services AT&T à travers le pays.

Je suis ici aujourd'hui à la fois pour représenter les Entreprises AT&T Canada et Services interurbains AT&T Canada parce qu'il y a un certain nombre de points relatifs au projet de loi C-17 que nous aimerions soulever. Mais d'abord, je voudrais profiter de cette occasion pour féliciter le gouvernement d'avoir présenté ce projet de loi et de s'être engagé à le faire adopter. Cela ne surprendra personne que AT&T Canada croit qu'une concurrence réelle et durable dans tous les aspects de l'industrie des télécommunications est d'une importance capitale pour assurer la prestation de services de télécommunication de grande qualité auprès de tous les citoyens et citoyennes, et ce aux plus bas coûts possibles. C'est dans cette direction que s'est orienté le gouvernement depuis qu'il est en place et nous appuyons cette vision. Cette loi ne constitue qu'une autre étape de cet engagement.

[Traduction]

Selon nous, le contenu de cette loi présentera un certain nombre d'importants avantages pour le Canada dans l'industrie des télécommunications. Par exemple, la délégation de pouvoirs proposée permettra d'accélérer plusieurs processus réglementaires qui doivent être suivis à l'heure actuelle — un facteur important pour les entreprises qui deviennent encore plus concurrentielles et plus soucieuses de leur emploi du temps. Il favorisera également une plus grande participation de l'industrie aux questions importantes, comme la promotion d'une plus grande autoréglementation, des règlements obtenus par voie de médiation et d'autres formes de résolution de litiges et de différends, et permettra de faire appel aux ressources du CRTC pour s'occuper d'urgents problèmes de réglementation. Enfin, il ne faut pas oublier qu'il permet au Canada de s'aligner sur les importants changements qui se produisent dans l'industrie à l'échelle mondiale.

Nous applaudissons les mesures prises pour promouvoir la concurrence mondiale et offrir de nouveaux débouchés aux secteurs canadiens des télécommunications. Cependant, le projet de loi comporte un certain nombre d'aspects qui nous préoccupent et sur lesquels j'aimerais m'attarder.

En vertu du projet de loi C-17, le CRTC — et nous venons d'en discuter — se verrait accorder d'importants nouveaux pouvoirs en matière d'attribution de licences et un cadre de travail en vue d'un nouveau régime d'attribution de licences. Ces pouvoirs consisteraient entre autres à interdire à une catégorie de fournisseurs de services de télécommunications, non précisée à l'heure actuelle, d'offrir des services internationaux, sauf en conformité avec une licence de services de télécommunication internationale, à préciser les catégories de services de télécommunication internationale qui ne peuvent être offerts, sauf en conformité avec une licence de services de télécommunication internationale; à prévoir des conditions de la licence pour les deux catégories de services et de fournisseurs de services, à imposer une période de validité de la licence ne devant pas dépasser dix

Under Bill C-17, authority is conferred upon the CRTC to establish and enforce terms and conditions governing the provision of basic telecommunications service through a new licensing regime. Under the legislation, if enacted, telecommunications service providers of a class specified by the CRTC are prohibited from providing international telecommunications services except in conformity with an international telecommunications service licence. In addition, the CRTC may specify classes of international communications services which cannot be provided by telecommunications service providers except in accordance with such a licence.

More important, in our view, the CRTC's new licensing regime applies to "telecommunications services providers" a new definition in the bill which includes any "person who provides basic telecommunications services, including by exempt transmission apparatus." Through the interplay of existing definitions in the Telecommunications Act, including "exempt transmission apparatus," it appears to us that switched-based telecommunications resellers currently unregulated by the CRTC could now be subject to CRTC licensing.

[Translation]

In its news release of October 30, 1997, Industry Canada indicates that the legislative changes are needed to fulfill Canada's obligations under the GATS Agreement on Basic Telecommunications that "eliminates many restrictions in the international telecommunications industry." The Department's background of the same date notes that the new licensing regime empowers the CRTC "with authority to establish and enforce rules for the provision of international services". It adds that aside from certain amendments in Bill C-17 such as those related to submarine cable and earth station ownership which are directly required to meet Canada's trade commitments under the GATS, the other amendments including the new licensing regime, "are required in order to adapt to the new realities of the liberalized market."

[English]

In our submission to the CRTC on a public notice dealing with the new regime for Teleglobe, we argued that there is no need to license providers of international service. In our submission we advised the commission that, while there may be circumstances where licensing is warranted; that is, where the service provider is dominant in its domestic market or on certain overseas routes, in general AT&T Enterprises does not regard such licensing as necessary for non-dominant service providers, regardless of whether those providers are facilities-based carriers or resellers, or whether they provide their international services on a wholesale or

ans et à interdire le transfert des licences, sauf sur consentement du CRTC.

Selon le projet de loi C-17, juridiction est donnée au CRTC de fixer et d'appliquer les modalités et conditions régissant la prestation de services de télécommunication de base par le biais d'un nouveau régime d'attribution des licences. Avec cette loi, si elle est adoptée, les fournisseurs de services de télécommunication d'une catégorie précisée par le CRTC se voient refuser le droit d'offrir des services de télécommunication internationale, sauf ceux qui sont conformes à une licence de services de télécommunication internationale. De plus, le CRTC peut établir les catégories de services de télécommunication internationale qui ne peuvent être offerts par les fournisseurs de services de télécommunication, sauf en conformité avec une licence de services de télécommunication internationale.

Plus important encore, le nouveau régime d'attribution des licences du CRTC s'applique aux «fournisseurs de services de télécommunication», une nouvelle définition qui, dans le projet de loi, englobe «toute personne qui offre des services de télécommunication de base, y compris au moyen d'un appareil de transmission exclu». Par l'entrecroisement de définitions existantes dans la Loi sur les télécommunications, incluant «l'appareil de transmission exclu», il semble que les revendeurs de télécommunications commutées, qui ne sont pas réglementés à l'heure actuelle par le CRTC, pourraient être soumis au régime de licences du CRTC.

[Français]

Dans son communiqué de presse du 30 octobre 1997, Industrie Canada indique que des changements législatifs sont nécessaires pour que le Canada puisse tenir ses engagements par rapport à l'entente du GATS sur les télécommunications de base qui élimine «de nombreuses restrictions qui existaient dans le secteur international des télécommunications». La fiche documentaire du ministère, émise la même journée, note que le nouveau régime d'attribution des licences confère au CRTC «le pouvoir d'adopter et de faire appliquer des règles sur la prestation des services internationaux». Elle ajoute qu'à part quelques modifications au projet de loi C-17 comme celles relatives à la propriété des câbles sous-marins et des stations terrestres qui sont directement requises pour que le Canada puisse respecter ses engagements commerciaux au GATS, les autres modifications incluant le nouveau régime d'attribution des licences «sont nécessaires pour que le Canada puisse profiter des nouvelles réalités du marché libéralisé».

[Traduction]

Dans notre présentation au CRTC relativement à l'avis public sur l'adoption d'un nouveau régime pour Téléglobe, nous avons allégué qu'il n'était pas nécessaire d'attribuer des licences aux fournisseurs de services de télécommunication internationale. Nous avons suggéré au Conseil que, bien qu'il puisse y avoir des circonstances où l'attribution d'une licence s'impose, par exemple, lorsque le fournisseur de services est dominant dans son marché national ou sur certaines routes outre-mer, les entreprises AT&T Canada ne croient pas, de manière générale, qu'une licence soit nécessaire pour les fournisseurs de services non dominants,

on a retail basis. We said that, if the commission found that such a regime was necessary, AT&T Canada Enterprises believed that the commission should make a distinction for licensing purposes between those service providers who are dominant in a given market or on a particular overseas route or routes and those service providers who do not exercise any power on the route or routes over which they provide service.

It seems to us that the adoption of an new licensing scheme runs counter to the stated objectives of the legislation; that is, adapting Canada to the new realities of the liberalized market. While we were and are pleased that certain amendments pertaining to the licensing regime proposed by AT&T Canada and others were adopted at the House of Commons, we believe that this bill would be further improved by restricting any licensing regime, if one is deemed necessary, to dominant carriers, leaving maximum flexibility to other competitors in all segments of the telecommunications market.

In Canada, we have made great strides in the development of this industry without licensing in local or long distance service. In light of other powerful safeguards that are already in place, such as the existing powers of the CRTC and the Competition Act, we see no need to include a licensing requirement for this segment of the industry.

[Translation]

Currently, by virtue of section 16 of the Telecommunications Act, facilities-based telecommunications common carriers eligible to operate in the Canadian domestic telecommunications market today must comply with foreign ownership and control restrictions contained in the legislation and in associated regulations. For example, AT&T Canada Long Distance Services has been determined by the CRTC to be owned and controlled in fact by Canadians, hence its eligibility to operate as a domestic long distance service provider in Canada.

[English]

As part of Canada's commitments under the GATS agreement on basic telecommunications, the government agreed to eliminate foreign ownership and control limits under the Telecommunications Act in respect of the ownership and operation of international submarine cable and satellite earth stations that provide telecommunication services.

Proposed subsection 16(5), if enacted, would give legislative effect to this aspect of Canada's trade commitment. As a result, it would be possible for a non-Canadian owned or controlled company to fully own and operate an international submarine cable and to receive a licence from Industry Canada for the ownership and operation of that cable.

que ces fournisseurs soient des sociétés de télécommunication, dotées d'installations, ou des revendeurs ou qu'ils fournissent des services de télécommunication internationale en gros ou en détail. Si le Conseil devait trouver qu'un tel régime est nécessaire, il devrait alors, selon les Entreprises AT&T Canada, faire une distinction, aux fins d'attribution des licences, entre les fournisseurs de services qui sont dominants dans un marché donné ou sur une ou plusieurs routes outre-mer particulières, et les fournisseurs qui n'exercent aucun pouvoir sur les routes qu'ils desservent.

Il nous semble que l'adoption d'un nouveau mécanisme de réglementation va à l'encontre des objectifs énoncés dans la loi, c'est-à-dire adapter le Canada aux nouvelles réalités du marché. Bien que nous nous réjouissons que certaines modifications relatives au régime d'attribution des licences, qui ont été suggérées par AT&T Canada et d'autres, aient été adoptées, il serait possible d'améliorer encore davantage le projet de loi en limitant tout régime d'attribution des licences aux sociétés dominantes, si on le juge nécessaire, et en laissant une flexibilité maximale à tous les compétiteurs de tous les segments du marché des télécommunications.

Au Canada, nous avons réalisé d'importantes percées dans cette industrie, sans attribution de licences au niveau des services local ou interurbain. Aussi ne voyons-nous pas la nécessité de prévoir un régime d'attribution de licences pour ce segment de l'industrie, compte tenu des autres puissantes garanties qui sont déjà en place, comme le pouvoir actuel du CRTC et la Loi sur la concurrence.

[Français]

À l'heure actuelle, en vertu de l'article 16 de la Loi sur les télécommunications, les installations de télécommunication de sociétés susceptibles d'être exploitées au Canada aujourd'hui doivent se soumettre à des restrictions au niveau de la propriété et du contrôle étranger contenues dans la loi ou dans les réglementations qui y sont afférentes. Par exemple, le CRTC a déterminé que Services interurbains AT&T Canada est de fait la propriété et sous le contrôle canadien, d'où désormais leur éligibilité à agir au Canada comme fournisseur de services interurbains au pays.

[Traduction]

Pour remplir une partie des engagements du Canada à l'égard de l'entente de l'OMC sur les services de télécommunications de base, le gouvernement a convenu d'éliminer les limites imposées à la propriété et au contrôle étrangers en vertu de la Loi sur les télécommunications, en ce qui touche la propriété et l'exploitation des câbles sous-marins et des stations terriennes qui assurent des services de télécommunication par satellites.

Le paragraphe 16(5) qui est proposé, s'il est adopté, donnerait un effet législatif à cet aspect de l'engagement commercial du Canada. Il serait donc possible pour des compagnies, détenues et contrôlées par des non-Canadiens, de posséder entièrement ou d'exploiter un câble sous-marin international et d'obtenir d'Industrie Canada une licence pour posséder ou exploiter ledit câble.

Similarly, it is conceivable that the non-Canadian owner or operator of the overseas cable could be offering basic international telecommunications services on the cable and, therefore, could be susceptible to licensing by the CRTC as a telecommunications service provider.

The prospect of dual licensing of the owner or operator of international submarine cables — an Industry Canada licence for the facilities and a CRTC licence for the provision of services carried over the facilities — is not unprecedented in Canada. For instance, broadcasters have traditionally been required to obtain Industry Canada authorization for their broadcasting facilities and a CRTC licence for the use of those facilities to provide their commercial broadcast services.

However, what distinguishes the approach proposed in Bill C-17 from the approach which has long been in place for Canadian broadcasters is that foreign ownership and control rules do not apply in the case of international submarine cables. Under broadcasting law, both Industry Canada and the CRTC administer and apply essentially identical foreign ownership restrictions, granting licences to broadcasters under the Radio Communications Act and the Broadcasting Act respectively. Under Bill C-17, for international submarine cables, no foreign ownership and control restrictions apply under the Telecommunications Act insofar as Industry Canada's licensing of applicants seeking to own or operate these facilities is concerned. That much is clear.

As for the CRTC, it appears that the commission must similarly disregard existing foreign ownership and control restrictions for facilities-based telecommunications service providers, but only in respect of the international telecommunications services which they provide by means of international submarine cables. It is quite conceivable, however, that non-Canadian owned or controlled facilities-based carriers will find themselves effectively barred by foreign ownership rules from providing attractive services to the Canadian market-place.

Let us take the following example: Assume a non-Canadian owned or controlled entity owns or operates an international submarine cable landing in Canada and wishes to utilize the cable to provide services to Canadian end-user customers and to other Canadian carriers on a wholesale basis. Even if the entity is 100 per cent foreign owned, Bill C-17 would permit it to be licensed by Industry Canada from a facilities standpoint. However, it is unclear to us to what extent the entity could provide services to Canadians using the international submarine cable given the overlapping licensing regime of the CRTC. One wonders what added market competition and additional investment will be generated given that uncertainty and the possible contradictions between the two licensing regimes.

De la même façon, le propriétaire ou l'exploitant, non canadien, du câble outre-mer pourrait offrir des services de télécommunication de base via le câble et, par conséquent, être soumis au processus d'attribution de licences du CRTC à titre de fournisseur de services de télécommunication.

L'existence possible d'un double régime d'attribution de licences pour le propriétaire et l'exploitant de câbles sous-marins internationaux — à savoir une licence d'Industrie Canada pour les installations, et une licence du CRTC pour la prestation de services par le biais de ces installations — n'est pas sans précédent au Canada. Par exemple, les radiodiffuseurs sont tenus, depuis toujours, d'obtenir une autorisation d'Industrie Canada pour exploiter leurs installations de radiodiffusion, et une licence du CRTC pour utiliser ces installations et offrir des services commerciaux de radiodiffusion.

Or, ce qui distingue le régime proposé par le projet de loi C-17 de celui auquel sont assujettis depuis longtemps les radiodiffuseurs canadiens, c'est que les règles sur la propriété et le contrôle étrangers ne s'étendent pas aux câbles sous-marins internationaux. Aux termes de la Loi sur la radiodiffusion, Industrie Canada et le CRTC gèrent et appliquent pratiquement les mêmes restrictions à la propriété étrangère, et n'accordent une licence qu'aux radiodiffuseurs qui sont régis respectivement par la Loi sur les télécommunications et par la Loi sur la radiodiffusion. Dans le projet de loi C-17, les câbles sous-marins internationaux ne sont assujettis à aucune restriction en matière de propriété et de contrôle étrangers en vertu de la Loi sur les télécommunications, dans la mesure où c'est Industrie Canada qui attribue des licences aux requérants qui cherchent à posséder ou à exploiter ces installations. Ce point est très clair.

Quant au CRTC, il doit lui aussi faire fi des restrictions existantes en matière de propriété et de contrôle étrangers dans le cas des fournisseurs de services de télécommunication, mais uniquement en ce qui a trait aux services de télécommunication internationale qu'ils fournissent par le biais de câbles sous-marins. Or, il est tout à fait possible que des sociétés étrangères qui détiennent ou contrôlent des installations ne puissent, en raison des restrictions relatives à la propriété étrangère, offrir elles-mêmes des services de valeur sur le marché canadien.

Prenons l'exemple suivant. Supposons qu'une entreprise étrangère possédant ou exploitant un câble sous-marin international qui entre au Canada souhaite utiliser ce câble pour offrir des services en gros aux consommateurs canadiens et à d'autres sociétés canadiennes de télécommunication. Même si l'entreprise appartient à 100 p. 100 à des intérêts étrangers, elle pourrait, en vertu du projet de loi C-17, obtenir une licence d'Industrie Canada pour exploiter ses installations. Toutefois, on ne sait pas si cette entreprise serait en mesure d'offrir des services aux Canadiens au moyen du câble sous-marin international, puisqu'il faudrait également qu'elle compose avec le régime d'attribution de licences du CRTC. Aussi, il y a lieu de se demander quelle concurrence accrue et quels investissements additionnels une telle situation entraînerait, compte tenu de l'incertitude que cela occasionnerait et des contradictions que présentent les deux régimes de licences.

AT&T Canada believes that these inconsistencies require clarification prior to the passage of this bill. We suggest that any entity which is eligible to obtain an international submarine cable licence from Industry Canada should be entitled to hold an international telecommunications services licence from the commission.

As well, the CRTC's licensing regime should, in our opinion, be such that it reflects the fact that holders of international submarine cable licences can own and operate not merely their submarine cable facilities but also domestic facilities to provide telecommunications services to Canadians.

The last point I would like to cover is a jurisdictional and trade issue. In its accompanying documentation to Bill C-17, the government has stated that this bill is an enactment of Canada's commitments under the GATS on telecommunications services. We believe, however, that one aspect of Canada's commitments under the GATS is not addressed by this bill. The GATS reference paper is a companion document to the broader GATS agreement. The reference paper sets out a number of regulatory principles and commitments that signatory countries, of which Canada is one, agree to follow. One of the important clauses in the reference paper is a commitment to "a regulatory body that is separate from and not accountable to any supplier of basic telecommunication services."

The CRTC model clearly meets this standard. However, SaskTel, the government-owned telephone company in the province of Saskatchewan, is not under the jurisdiction of the CRTC by virtue of a five-year exemption granted in the Telecommunications Act of 1993, and neither is it regulated by a provincial regulator. We are told that SaskTel is seeking a renewal of this extraordinary arrangement. We believe that Canada's international trade obligations, such as I have described to you today, should effectively rule out the possibility of extending this exemption from independent regulation.

[Translation]

This issue is not only one of international trade obligations. Customer choice and the degree of competition in Saskatchewan is also at issue. Long distance competition has come later to Saskatchewan than to the rest of the country and, still today, prices are higher. The same is true of local competition where Saskatchewan trails the rest of Canada.

The Information Highway Advisory Council offered the government the same advice three years ago when it said in its final report:

Current gaps in the geographic coverage of federal regulation result in a non-uniform national regulatory regime, which could inhibit or delay the implementation of new nationwide services.

It recommended that:

D'après AT&T Canada, ces incohérences doivent être clarifiées avant l'adoption du projet de loi. Toute entreprise qui obtient d'Industrie Canada une licence de câble sous-marin international devrait, à notre avis, pouvoir obtenir du Conseil une licence de services de télécommunication internationale.

Aussi, le régime d'attribution de licences du CRTC devrait, à notre avis, refléter le fait que les détenteurs d'une licence de câble sous-marin international peuvent posséder et exploiter non seulement des câbles sous-marins, mais également des installations nationales pour offrir des services de télécommunication aux Canadiens et Canadiennes.

J'aimerais, pour terminer, vous parler de compétences et de commerce international. Dans la documentation accompagnant le projet de loi C-17, le gouvernement déclare que le projet de loi est un texte législatif qui reflète les engagements du Canada quant à l'entente du GATS sur les services de télécommunication. Or, il y a un aspect de cet engagement que le projet de loi n'aborde pas. Le document de référence du GATS est une annexe de l'entente plus globale du GATS. Il énonce plusieurs principes réglementaires et définit les engagements que les pays signataires, dont le Canada, ont convenu de respecter. Parmi ceux-ci figure, notamment, l'engagement de créer «un organisme de réglementation qui est indépendant et non imputable à tout fournisseur de services de télécommunication de base».

Le modèle du CRTC respecte clairement cette norme. Or, SaskTel, la compagnie de téléphone qui appartient au gouvernement de la Saskatchewan, ne relève pas du CRTC en vertu d'une exemption de cinq ans accordée par la Loi sur les télécommunications de 1993. Elle n'est pas non plus réglementée par un organisme provincial. On nous a informés que SaskTel cherche à renouveler cet arrangement extraordinaire. Nous croyons que les obligations commerciales internationales du Canada, comme celles que je vous ai décrites aujourd'hui, devraient effectivement exclure la possibilité d'étendre une telle exemption.

[Français]

Cette question n'en est pas seulement une d'obligation de commerce international. Le choix du client et le degré de concurrence en Saskatchewan sont également en cause. La concurrence au niveau de l'interurbain est venue plus tard en Saskatchewan que dans le reste du pays et encore aujourd'hui, les prix y sont plus élevés. La même chose vaut pour la concurrence au niveau local où la Saskatchewan est en retard sur le reste du Canada.

Le comité consultatif sur l'autoroute de l'information a émis le même avis, il y a trois ans, lorsqu'il a déclaré dans son rapport final et je cite:

À cause de l'absence d'un régime national réglementaire cohérent, les lacunes actuelles de la portée géographique de la réglementation fédérale pourraient empêcher ou retarder la mise en oeuvre de nouveaux services à l'échelle nationale.

Il recommandait et je cite:

The federal government should take all necessary measures to ensure that the geographic gaps in federal regulatory jurisdiction are eliminated as soon as possible.

[English]

Resolution of this issue resides with the Governor in Council and need not be brought forward in legislation, but insofar as the bill under consideration purports to satisfy Canada's commitments under the GATS, we felt it important to point out to senators today that it does so in an incomplete fashion, in our opinion.

Again, I thank you for your time and patience and would welcome any questions you might have.

Senator Spivak: On page 4, you say:

It is quite conceivable, however, that non-Canadian-owned or controlled facilities-based carriers will find themselves effectively barred by foreign ownership rules from providing attractive services to the Canadian market-place.

What services are you talking about, and why are they so attractive?

Mr. Barnes: To us, the apparent reasoning behind Canada's commitment to open up the ability of non-Canadian companies to use international submarine cables was to add competition to the international market. Concurrent with the abandonment or the ending of Teleglobe's monopoly, that meant that more players would be in the market-place.

My reference is really a generic reference to what would be expected to come out of added competition in that market-place. You would have additional Canadian players, presumably, and additional non-Canadian players. The kind of services that could be provided could be high-speed data routes, direct connections with global points, for example, maybe direct connections, high speed, with the banking industry in London in the U.K.

If there is a provider out there that can provide services but for some reason looks at the Canadian market and feels that there is uncertainty as to the extent to which they can penetrate and act in a market properly, there is, in our view, a real risk that some services which would otherwise be available to Canadians will not be.

Senator Spivak: Are you arguing that the current foreign ownership rules should be eliminated?

Mr. Barnes: Our argument is that the bill, as drafted, is somewhat unclear as to the concurrent application of the liberalized foreign ownership rules or the abandonment of foreign ownership rules for international submarine cables and those rules applied by the CRTC. In our appearance before the House committee, we suggested some wording so that there would be a removal of this uncertainty. It is really a question of two regimes, one based on foreign ownership and one not. When they come together, there is a bit of overlap.

Le gouvernement fédéral devrait prendre toutes les mesures pertinentes pour éliminer le plus tôt possible les lacunes de la portée géographique de la compétence réglementaire fédérale.

[Traduction]

Cette question relève du gouverneur en conseil et n'a pas à faire l'objet d'une loi. Toutefois, comme le projet de loi à l'étude prétend respecter les engagements du Canada à l'égard de l'AGCS, nous avons cru important de souligner aux sénateurs aujourd'hui qu'il le fait, mais d'une façon incomplète.

Je vous remercie, encore une fois, du temps que vous m'avez accordé. Je suis maintenant prêt à répondre aux questions que vous pourriez avoir.

Le sénateur Spivak: À la page 4, vous dites:

Il est tout à fait possible que des sociétés étrangères qui détiennent ou contrôlent des installations ne puissent, en raison des restrictions relatives à la propriété étrangère, offrir elles-mêmes des services de valeur sur le marché canadien.

Qu'entendez-vous par des services de valeur?

M. Barnes: Il est évident que si le Canada s'est engagé à permettre aux entreprises étrangères d'utiliser des câbles sous-marins internationaux, c'est dans le but d'accroître la concurrence sur le marché international. La fin du monopole exercé par Téléglobe signifie qu'il y aurait plus de joueurs sur le marché.

Je ne fais qu'émettre une opinion générale sur l'impact qu'aurait une concurrence accrue sur ce marché. Il y aurait un plus grand nombre de joueurs canadiens, selon toute vraisemblance, et aussi un plus grand nombre de joueurs étrangers. On pourrait avoir accès, par exemple, à des voies de transmission de données à grande vitesse, établir des raccordements directs avec divers points dans le monde, par exemple avec l'industrie bancaire à Londres et au Royaume-Uni.

Si un fournisseur est prêt à offrir des services mais, pour une raison ou une autre, hésite à s'installer sur le marché canadien parce qu'il ne sait pas dans quelle mesure il pourra exercer ses activités, nous risquons de priver les Canadiens de services qui, autrement, pourraient leur être offerts.

Le sénateur Spivak: Vous dites que les restrictions relatives à la propriété devraient être éliminées?

M. Barnes: Le projet de loi, dans sa forme actuelle, n'est pas tellement clair en ce qui concerne l'application des règles plus souples en matière de propriété étrangère, l'abandon des restrictions visant les câbles sous-marins internationaux et les règles appliquées par le CRTC. Quand nous avons comparu devant le comité de la Chambre, nous avons proposé un libellé qui avait pour effet d'éliminer cette incertitude. Nous sommes en présence, en fait, de deux régimes, dont un qui comporte des restrictions à la propriété étrangère. Les deux se chevauchent.

Senator Spivak: What is wrong with that? You have stated that one thing that is wrong is that we might be barred as consumers from getting attractive services from these companies. Otherwise, what is wrong with it? Why should Canada not have a set of rules as to foreign ownership through the operation of the CRTC? I want to get at your basic reason for saying this.

Mr. Barnes: I have no argument with the continued existence of the foreign ownership rules as they exist. I am not asking for a change in the foreign ownership rules. I am concerned, in reading the possible licensing regimes that may come out of this process of this bill, that there will be uncertainties as to the application of those rules.

Today, for example, a reseller can enter the Canadian market, lease facilities, own its own switch, and not be Canadian-owned. That is permissible. What I am saying is that that should continue to be allowed in conjunction with an international submarine cable in the scenario post Bill C-17. To us, it is a bit unclear that that would be a matter of certainty.

Senator Spivak: Thank you. I understand.

Senator Rompkey: Could you clarify the point on the top of page 3 with regard to the providers of international service? In general, you do not regard such licensing as necessary for non-dominant service providers. You want the bill improved by restricting a licensing regime to dominant carriers. Are these dominant carriers the same people we heard about from CallNet who were operating in a market where there was no competition and they had a monopoly?

Mr. Barnes: They certainly could include those carriers.

Senator Rompkey: But not necessarily?

Mr. Barnes: I guess our cut is a bit different. To the extent that someone has a position in a particular market or on a particular overseas route that allows them to exercise market power, we consider that to be something that is quite an appropriate role for government and/or the regulator to be involved with, and we have used the term "dominant power" or "dominant carriers" to equate with a situation where someone has market power.

We are suggesting that, to the extent that any licensing regime is required, and we are not convinced that one is required, but to the extent that any is required, it is really only required for those firms that are dominant or have market power. The people who have 6 per cent market share or 12 per cent market share will not be in a position where they can exercise any power or price control in the market. Those that have 80-per-cent market share probably are, and those kinds of suppliers or people on those types of routes are the ones that we think, if a licensing regime is adopted, should be addressed by that licensing regime.

Senator Rompkey: Thank you.

Senator Oliver: Mr. Abugov, I think you were present during the CallNet evidence. My question really does not deal with their main brief but rather their supplementary brief that dealt with the

Le sénateur Spivak: Où est le mal? Vous avez dit que nous risquons, en tant que consommateurs, d'être privés de services de valeur que pourraient nous offrir ces entreprises. Mis à part ce fait, où est le mal? Pourquoi le Canada ne devrait-il pas se doter de règles en matière de propriété étrangère qui seraient appliquées par le CRTC? Je veux savoir pourquoi vous dites cela.

M. Barnes: Je ne m'oppose pas au maintien des restrictions sur la propriété étrangère, telles qu'elles existent aujourd'hui. Je ne demande pas qu'on les modifie. Ce qui m'inquiète, c'est qu'il risque d'y avoir de l'incertitude entourant l'application de ces règles en raison des régimes de licences qui pourraient voir le jour par suite du projet de loi.

Aujourd'hui, par exemple, un revendeur étranger peut pénétrer le marché canadien, louer des installations et posséder son propre commutateur. Le régime le permet. Ce que je dis, c'est que ces règles devraient continuer d'être appliquées et qu'elles devraient être étendues aux câbles sous-marins internationaux une fois le projet de loi C-17 adopté. Il faut dissiper toute incertitude à ce chapitre.

Le sénateur Spivak: Merci. Je comprends.

Le sénateur Rompkey: Pourriez-vous nous donner des précisions au sujet des fournisseurs de services de télécommunication international que vous mentionnez à la page 3? Vous dites, de manière générale, qu'il n'est pas nécessaire d'attribuer des licences aux fournisseurs de services non dominants. Vous voulez par ailleurs qu'on améliore le projet de loi en proposant un régime de licences qui ne s'appliquerait qu'aux sociétés dominantes. S'agit-il ici des mêmes sociétés qui ont été mentionnées par CallNet et qui exercent un monopole dans un marché non concurrentiel?

M. Barnes: Elles pourraient faire partie du groupe.

Le sénateur Rompkey: Mais pas nécessairement?

M. Barnes: Je suppose que nous voyons les choses sous un angle un peu différent. Si une entreprise occupe une position dominante sur un marché précis ou sur une route outre-mer, il serait tout à fait logique que le gouvernement ou l'organisme de réglementation intervienne dans ce domaine. Nous avons utilisé l'expression «position dominante» ou «société dominante» pour décrire une situation où une entreprise exerce un pouvoir dominant sur un marché.

Le régime d'attribution de licences, si on juge nécessaire de l'instaurer, et nous ne sommes pas convaincus qu'un tel régime est nécessaire, ne devrait s'appliquer qu'aux entreprises qui exercent un pouvoir dominant sur le marché. Les entreprises qui détiennent 6 p. 100 ou 12 p. 100 du marché ne sont pas en mesure d'influencer le marché ou les prix. Par contre, celles qui détiennent 80 p. 100 du marché ont sans doute le pouvoir de le faire, et ce sont ces entreprises qui, à notre avis, devraient être assujetties an régime de licences, si un tel régime est instauré.

Le sénateur Rompkey: Merci.

Le sénateur Oliver: Monsieur Abugov, je crois que vous étiez présent lorsque CallNet a comparu devant nous. Ma question ne porte pas vraiment sur son exposé principal, mais plutôt sur le

competition issue. I am asking you the question because you are a lawyer.

As I heard them, they said that the Competition Act does not apply to the situations that they outlined in this document, to a foreign country such as India where they are a monopoly telecom and where they would be abusing the power, and that is so. However, it seems to me that, in Canada, if it affects Canadian market and consumers or Canadian telecoms, the Competition Act would apply. The sections I referred to are section 51(a) discrimination, and abuse of dominant position in sections 78 and 79. The Competition Bureau, upon discovering the abuse that CallNet described, would begin the process of the investigation. Is that not the way it would occur in Canada?

Mr. Lorne H. Abugov, Legal Counsel, AT&T Canada: Senator Oliver, my sense of the discussion that occurred between yourself and the other senators and CallNet and my understanding of CallNet's position is essentially the same as your understanding as you have just described it. We saw examples of the abuse that CallNet was discussing. These are real situations which are occurring now and which will occur in the market-place, where you have imbalances of traffic that are exacerbated by situations where one market is open and one is closed.

You would, in fact, see great difficulty and I suspect court challenges that would thwart the use of the Competition Act to make it apply extra-territorially in India.

I think the real issue is that the party that is committing the abuse of dominance, the party that is engaging in the anti-competitive activity in the examples that CallNet has provided, are not located in Canada. They need have no presence in Canada whatsoever. They would simply be engaging in a contractual arrangement to terminate traffic from their own country. They would be, in effect, leveraging their monopoly position in their own domestic market.

Senator Oliver: How would a licence capture that problem?

Mr. Abugov: We are supportive at the end of the day for a licensing regime internationally that is applicable only to dominant providers because of a twofold benefit.

First, we are envisioning and we do foresee the likely need for licensing in respect of dominant providers in the Canadian overseas market, as well as to at least deal with dominant providers in the foreign market. CRTC's licensing regime can only latch on to Canadian international service providers.

Senator Oliver: That is my whole point.

Mr. Abugov: The licensing conditions that would be applied to the licences could certainly bind, govern, restrict and limit the domestic provider of international service.

Senator Oliver: As can the Competition Act.

mémoire supplémentaire qu'elle a présenté et qui traitait de la concurrence. Si je vous pose cette question, c'est parce que vous êtes un avocat.

CallNet a dit que la Loi sur la concurrence ne s'applique pas aux cas décrits dans ce document, aux entreprises installées dans un pays étranger, comme l'Inde, qui exercent un monopole et qui abuseraient de leur position dominante. Toutefois, il me semble que si une telle pratique nuisait au marché et aux consommateurs canadiens, aux entreprises de télécommunications canadiennes, la Loi sur la concurrence s'appliquerait. Je fais allusion ici à l'alinéa 50(1)a), où il est question de discrimination, et aux articles 78 et 79, qui traitent de l'abus d'une position dominante. Le Bureau de la concurrence, en constatant l'abus décrit par CallNet, entreprendrait une enquête. Est-ce qu'on ne procéderait pas de cette façon au Canada?

M. Abugov, conseiller juridique, AT&T Canada: Sénateur Oliver, les discussions que vous et les autres sénateurs avez eues avec CallNet, et la position de CallNet, si je l'ai bien comprise, m'amènent aux mêmes conclusions que vous. Nous avons vu, tout comme CallNet, des entreprises abuser de leur position dominante. On observe sur le marché des cas d'abus réels et potentiels, des situations où les déséquilibres au niveau du trafic sont exacerbés par le fait qu'un marché est ouvert, et l'autre est fermé.

Il serait très difficile d'étendre l'application de la Loi sur la concurrence à l'Inde, en raison des contestations judiciaires qu'une telle démarche entraînerait.

Le problème principal, c'est que les entreprises qui abusent de leur position dominante, qui se livrent à des pratiques anticoncurrentielles, dans les exemples cités par CallNet, ne sont pas installées au Canada. Il n'est pas nécessaire d'ailleurs qu'elles le soient. Il suffit tout simplement qu'elles concluent un accord contractuel pour acheminer le trafic d'arrivée à partir de leur propre pays. Elles se serviraient, en fait, de l'influence que leur procure leur position monopolistique dans leur propre marché.

Le sénateur Oliver: Comment un régime de licences permettrait-il de régler ce problème?

M. Abugov: Nous sommes en faveur de l'instauration, à l'échelle internationale, d'un régime de licences qui s'appliquerait uniquement aux sociétés dominantes, et ce, pour deux raisons.

D'abord, nous estimons qu'il sera nécessaire de mettre en place un régime de licences pour les entreprises dominantes dans le marché Canada-outre-mer, pour exercer à tout le moins un contrôle sur les fournisseurs dominants qui opèrent à l'étranger. Le régime d'attribution de licences du CFTC ne s'applique qu'aux fournisseurs canadiens de services internationaux.

Le sénateur Oliver: C'est ce que je dis.

M. Abugov: Les conditions d'octroi de licences qui seraient appliquées pourraient effectivement permettre de contrôler, de réglementer, de restreindre et de limiter les activités du fournisseur canadien de services internationaux.

Le sénateur Oliver: Comme permet de le faire la Loi sur la concurrence?

Mr. Abugov: Arguably, the Competition Act could as well, but there is an added benefit to the licensing regime. I am not addressing the merits of the Competition Act versus a licensing regime that the commission might have, but there are arguments to be made.

Senator Oliver: Is there something extraterritorial in the licensing regime as proposed that would give the CRTC in Ottawa, Canada, jurisdiction to go to India and solve this problem? Point that out to me in the section.

Mr. Abugov: That is a good question. The commission can only bind and latch on to the domestic provider of overseas service. We will use Teleglobe as an example. Again, I am not making any arguments here that they are a dominant service provider. We have made arguments elsewhere.

Taking Teleglobe as an example, the commission would have the power to set terms and conditions in Teleglobe's licence that would bind Teleglobe but could take into account both Teleglobe's dominance in the domestic Canadian overseas market and arrangements, agreements and relationships that Teleglobe may have on specific routes with dominant service providers in overseas countries. The commission, by attaching on to Teleglobe, can alter the situation and alter arrangements that Teleglobe may have with foreign service providers that are dominant in their domestic overseas market. It can do this through conditions of licence that apply to Teleglobe.

I will give you several examples, and perhaps there are better ones, but it could insist, for instance, that any agreements Teleglobe enters into with foreign dominant service providers on a particular route are non-exclusive. It could argue that the rates that are actually being provided by Teleglobe, or that are being charged to the foreign service provider, or that the foreign service provider charges to Teleglobe, are provided equally and on a non-discriminatory basis to other Canadian carriers that might seek to terminate their traffic in the overseas country.

This is something that the FCC has been looking at as well, that is, the notion of trying to get at abuses in foreign markets that are rate-related, charge-related and settlement-related, but using the Canadian licensee as the vehicle through which you get at the foreign abuse because the domestic regulator, the CRTC, can only attach conditions on the licence of the domestic provider.

Senator Oliver: I follow that and I acknowledge what you have said. Let us go back to a real live case, namely, the Hong Kong Tel case, where the CRTC, with its existing powers, without the necessity of this brand new, heavily regulatory licensing power, was able to deal with Hong Kong Tel.

Mr. Abugov: There are two differences there. There is the one that CallNet pointed out to you, namely, in that case Hong Kong Tel had a Canadian-based subsidiary that was conducting business in Canada. It was the port of entry for calls from Hong Kong and the port of exit to Hong Kong.

Senator Oliver: The CRTC, therefore, had jurisdiction.

M. Abugov: Peut-être, sauf que le régime d'attribution de licences offre un avantage supplémentaire. Je ne veux pas comparer la Loi sur la concurrence au régime de licences que pourrait mettre en place le Conseil, mais on pourrait le faire.

Le sénateur Oliver: Est-ce que le régime d'attribution de licences, tel que proposé, prévoit des modalités qui permettraient au CRTC, au gouvernement, de sévir contre les entreprises installées en Inde? Où en est-il question?

M. Abugov: C'est une question intéressante. Le Conseil peut uniquement exercer un contrôle sur le fournisseur canadien de services internationaux. Nous allons utiliser Téléglobe en guise d'exemple. Encore une fois, je ne veux pas parler de sa position dominante, puisque l'ai déjà fait ailleurs.

Dans le cas de Téléglobe, le Conseil aurait le pouvoir de lui imposer des conditions qui seraient exécutoires, mais qui tiendraient compte à la fois de sa position dominante sur le marché Canada-outre-mer et des accords d'interconnexion que Téléglobe pourrait avoir sur des routes précises avec des fournisseurs dominants dans les pays étrangers. Le Conseil, en exerçant un contrôle sur Téléglobe, peut modifier les ententes que peut avoir Téléglobe avec des fournisseurs étrangers qui occupent une position dominante sur le marché national. Il peut le faire au moyen des conditions d'octroi de licence qu'il imposera à Téléglobe.

Je vais vous donner quelques exemples, et il y en a peut-être de meilleurs. Le Conseil pourrait, par exemple, insister pour que tout accord conclu entre Téléglobe et des fournisseurs étrangers dominants soit non exclusif. Il pourrait exiger que les tarifs appliqués par Téléglobe, ou imposés au fournisseur étranger, ou que le fournisseur étranger impose à Téléglobe, soient offerts également, et de façon non discriminatoire, aux autres entreprises canadiennes qui chercheraient à acheminer le trafic d'arrivée dans un autre pays.

C'est une solution que le CFC a également envisagée, c'est-à-dire de s'attaquer aux pratiques anticoncurrentielles touchant les tarifs, les frais, les accords qui ont cours sur les marchés étrangers, mais au moyen du régime d'attribution de licences en vigueur au Canada, parce que l'organisme de réglementation canadien, le CRTC, peut uniquement imposer des conditions d'exploitation au fournisseur national.

Le sénateur Oliver: Je suis conscient de tout cela. Revenons à un cas bien réel, celui de la Hong Kong Tel, que le CRTC a pu régler en utilisant ses pouvoirs existants, sans qu'il soit nécessaire pour lui d'avoir ce nouveau pouvoir réglementaire très lourd.

M. Abugov: Il y a deux points qu'il convient de mentionner ici. D'abord, comme l'a indiqué CallNet, la Hong Kong Tel avait une filiale canadienne qui menait des activités au Canada. Elle servait de porte d'entrée et de sortie pour les appels en provenance et à destination de Hong Kong.

Le sénateur Oliver: Le CRTC pouvait donc intervenir dans ce cas-là.

Mr. Abugov: The CRTC was able to exercise its jurisdiction over companies like BC Tel to get at the Canadian subsidiary of Hong Kong Tel. It was able to say, "BC Tel, you are not required to provide facilities to Hong Kong Tel Canada to allow Hong Kong Tel to route traffic in a way that is contrary to the bypass restrictions." In that way, the CRTC was able to get at the Canadian subsidiary of Hong Kong Tel.

The example that CallNet has given you and the example that we have just been talking about is a situation where there is no Canadian presence whatsoever. It is simply an act by a foreign carrier, perhaps a foreign government-owned monopoly telephone company, so there is no legal nexus in Canada as such; there is nothing to latch on to there.

Senator Oliver: Except the effect on customers. That is the Canadian content.

Mr. Abugov: Yes.

Senator Oliver: That gives jurisdiction to the competition bureau.

Mr. Abugov: Obviously, there is this effect on Canadian companies. There is an effect on Canadian customers indirectly, as CallNet said. Whether that gives the Canadian competition authorities sufficient authority to reach out to India and deal with the Indian company is very doubtful.

Senator Oliver: They will be here next week, and that will be one of the questions I will put to them. I think you will be surprised.

The Chairman: Thank you, gentlemen.

Our next witness is Mr. David Colville from the CRTC.

Mr. David Colville, Vice-Chairman, Telecommunications, Canadian Radio-television and Telecommunications Commission: With me today is legal counsel Carolyn Pinsky; and Leo Mevel and Cynthia Stockley, from our telecom staff.

On behalf of the commission, I should like to express our appreciation for the opportunity to appear before you today. When I appeared before the House of Commons committee on Bill C-17 in December of last year, I expressed, on behalf of the commission, its full support for the bill and, in particular, those provisions relating to the commission's powers and duties.

Over the past few years, the commission has taken major steps to open up the Canadian telecommunications market to competition — not simply for the sake of competition but because of the benefits that competition will bring to Canadian consumers and the Canadian economy in general. As I stated before the House committee, the entry into force of the GATS with respect to basic telecommunications will mark the advent of a new and increasingly competitive environment for the international telecommunications industry in Canada with many new employers entering the game.

M. Abugov: Il a pu exercer ses pouvoirs de réglementation sur des entreprises comme la B.C. Tel pour s'attaquer à la filiale canadienne de Hong Kong Tel. Il a pu dire, «B.C. Tel, vous n'êtes pas tenu de fournir à Hong Kong Tel Canada des installations qui lui permettent d'acheminer le trafic en contournant les règles établies» C'est de cette façon que le CRTC a été en mesure de s'attaquer à la filiale canadienne de la Hong Kong Tel.

L'exemple que vous a cité CallNet et celui que je vous ai donné décrivent une situation où il n'y a aucune présence canadienne. Il est question ici d'un geste posé par une entreprise étrangère, peut-être une compagnie de téléphone monopolistique appartenant à un gouvernement étranger, de sorte qu'il n'y a pas de lien juridique en tant que tel au Canada. Nous ne pouvons rien faire.

Le sénateur Oliver: Sauf si on remarque que cette pratique a un impact sur les consommateurs canadiens.

M. Abugov: C'est exact.

Le sénateur Oliver: Le Bureau de la concurrence peut intervenir dans ce cas-là.

M. Abugov: Évidemment, si cette pratique a un impact sur les entreprises canadiennes et, indirectement, sur les consommateurs canadiens, comme l'a mentionné CallNet. Je doute toutefois que le Bureau de la concurrence ait suffisamment de pouvoir pour intervenir en Inde et sévir contre l'entreprise indienne.

Le sénateur Oliver: Les représentants du Bureau doivent comparaître devant nous la semaine prochaine. C'est une des questions que je compte leur poser. Leur réponse pourrait vous surprendre.

La présidente: Merci, messieurs.

Notre prochain témoin est M. David Colville, du CRTC.

M. David Colville, vice-président, Télécommunications, Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes: Je suis accompagné aujourd'hui de Carolyn Pinsky, conseillère juridique, et de Leo Mevel et Cynthia Stockley, responsables des télécommunications.

Je tiens d'abord, au nom du Conseil, à vous remercier de l'occasion que vous nous donnez de comparaître devant vous, aujourd'hui. Lorsque j'ai comparu devant le comité de la Chambre au sujet du projet de loi C-17, en décembre dernier, j'ai souligné que le Conseil souscrivait sans réserve aux dispositions du projet de loi, en particulier aux dispositions relatives aux pouvoirs et fonctions du Conseil.

Comme vous le savez, le Conseil a, ces dernières années, pris des mesures importantes afin d'ouvrir le marché canadien des télécommunications à la concurrence, non pour le plaisir de la concurrence, mais bien en raison des avantages qu'elle apportera aux consommateurs canadiens et à l'économie canadienne en général. Tel que je l'ai déclaré devant le comité de la Chambre, l'entrée en vigueur de l'AGCS dans le secteur des télécommunications de base marquera l'avènement d'un nouvel environnement de plus en plus concurrentiel pour l'industrie des télécommunications internationales au Canada, avec l'entrée en scène de nombreux nouveaux joueurs.

In this new environment, the commission will require new tools to ensure that the objectives of the Telecommunications Act continue to be met. Among those tools is the proposed licensing power which would assist the commission in dealing with the problems that can arise. For example, when a foreign carrier who is dominant in its home market establishes a resale affiliate here in Canada for the provision of international telecommunications services, the Canadian carrier is subject to the Telecommunications Act. Unless the commission has made a decision to forebear completely from regulating the carrier's services, the carrier is prohibited from giving an undue preference or advantage to any person, including a company that may be affiliated with it. Foreign monopolists are not subject to that same constraint. At present, the commission has no direct way to ensure that a foreign-based monopolist does not use its market power at home to unduly or unjustly favour an affiliate here in Canada. Since the monopolist in this case is off-shore, the commission needs authority over the affiliate itself here in Canada in order to prevent competitive distortions. By giving the commission that authority, the licensing power would enable the commission to ensure that a level playing field exists for all players in the market for the provision of international telecommunications services, and would allow the commission to accomplish that task with a minimal amount of interference in the market-place.

While the commission has in the past dealt with competitive distortions in the provision of international telecommunications, specifically in the case of Hong Kong Tel, we note that the process was a long and difficult one. Moreover, that case took place in an environment where there was a monopoly in the provision of local services and a monopoly in the provision of international facilities. Since that time, the commission has opened the market to local competition, and come October 1, 1998, Teleglobe's monopoly on overseas facilities will end. In such an environment, with multiple local and international facilities-based service providers, the enforcement of the rules necessary for a level playing field will become more complicated. In addition, the specific rules that form the basis for the commission's ruling in Hong Kong Tel are being examined in the international proceeding currently being held by the commission.

I would like to note that the commission has stated in the public notice which initiated its current international proceeding that it considers that licence conditions should not constitute a barrier to entry but rather are there to ensure that the regulatory regime put in place with regard to international services is respected by service providers. Further, the exercise of the licensing power will be subject to the telecommunications policy objectives set out in the Telecommunications Act. In furtherance of those objectives, the commission's decisions in recent years demonstrate its commitment to increasingly rely on market forces where appropriate.

Dans ce nouvel environnement, le Conseil aura besoin de nouveaux outils pour faire en sorte que les objectifs de la Loi sur les télécommunications continuent d'être atteints. Au nombre de ces outils, se trouve le pouvoir d'attribution de licences qui est proposé. Il aiderait le Conseil à régler les problèmes qui peuvent surgir, par exemple, lorsqu'une entreprise étrangère qui est dominante dans son marché national établit une filiale de revente ici au Canada pour la fourniture de services internationaux de télécommunications. L'entreprise de télécommunications canadienne est assujettie à la Loi sur les télécommunications. À moins que le Conseil n'ait pris la décision de s'abstenir complètement de réglementer les services de l'entreprise, il est interdit à celle-ci d'accorder une préférence ou un avantage indu à toute personne, y compris à une entreprise qui peut être son affiliée. Les entreprises monopolistiques étrangères ne sont pas assujetties à la même contrainte. À l'heure actuelle, le Conseil ne dispose d'aucun moyen direct de faire en sorte qu'une entreprise étrangère monopolistique ne se serve pas du libre marché dans son pays pour favoriser indûment ou injustement une affiliée ici au Canada. Étant donné que l'entreprise monopolistique dans ce cas est à l'étranger, le Conseil a besoin de pouvoirs sur l'affiliée même, ici au Canada, pour éviter des distorsions sur le plan de la concurrence. Le pouvoir d'attribution de licences permettrait au Conseil de garantir que des règles du jeu uniformes existent pour tous les intervenants dans le marché de la fourniture des services internationaux de télécommunications, avec le minimum d'intervention dans le marché.

Bien que le Conseil ait, dans le passé, réglé des cas de distorsions sur le plan de la concurrence dans la fourniture de services internationaux de télécommunications, plus particulièrement dans le cas de la Hong Kong Tel, nous faisons remarquer qu'il s'est agi là d'une instance longue et complexe. De plus, cette affaire se situait dans un environnement où il existait un monopole dans la fourniture de services locaux et un monopole dans la fourniture d'installations internationales. Depuis, le Conseil a ouvert le marché local à la concurrence, et le 1er octobre 1998, le monopole de Téléglobe sur les installations outre-mer prendra fin. Dans un tel environnement, où il existera de nombreux fournisseurs de services locaux et internationaux dotés d'installations, l'application des mesures voulues pour que les règles du jeu soient les mêmes pour tous deviendra plus complexe. En outre, les règles particulières sur lesquelles le Conseil s'est fondé pour rendre ses décisions dans l'affaire de la Hong Kong Tel sont en voie d'être examinées dans l'instance internationale que le Conseil mène actuellement.

Je tiens à souligner que le Conseil a, dans l'avis public par lequel il a annoncé son instance actuellement en cours sur les services internationaux, déclaré qu'il estime que des conditions de licence ne doivent pas constituer un obstacle à l'entrée en concurrence, mais qu'elles doivent plutôt faire en sorte que les fournisseurs de services respectent le cadre de réglementation établi à l'égard des services internationaux. De plus, l'exercice du pouvoir d'attribution de licence sera assujéti aux objectifs de la politique de télécommunication énoncée dans la Loi sur les télécommunications. Compte tenu de ces objectifs, les décisions que le Conseil a rendues ces dernières années témoignent de

The bill also contains provisions to address the demands of the increasingly competitive domestic environment. As you know, last year the commission issued a historic decision, establishing a framework for competition in the provision of local telephone service in Canada. This has called for a restructuring of the way in which some telecommunications services have been provided to date. Up until now, the monopoly telephone companies have performed a number of underlying functions fundamental to the operation of the telecommunications network and the provision of services in Canada. These functions involve the administration of numbering, the collection of contribution, and the operation of various data bases. With the advent of competition, it is no longer appropriate for the telephone companies to perform all of these functions. Rather, these functions are best performed by a third party in a competitively neutral fashion consistent with Canada's GATS commitments.

The industry itself is developing mechanisms to accomplish this very end. However, because the third parties who would administer central office codes and number portability, which are essential for local competition, are not Canadian carriers, the commission does not have direct powers over these parties. Yet the functions they are performing are essential to the maintenance of efficient and effective telecommunications in Canada.

Therefore, it is important to clarify, as this bill would, that the commission has the authority to ensure that these fundamental services are administered in the public interest to the benefit of all Canadians. With respect in particular to the administration of a central contribution fund, I would note that the proposed section 46.5 would enable the commission to ensure that rates for basic local telephone service remain affordable in an environment characterized by local competition. In this environment, it is appropriate that the subsidies which flow from some telecommunications services or service providers to the providers of basic local telephone service be administered by a neutral third party rather than by the incumbent telephone companies.

Just as it proved necessary to establish a competitively neutral mechanism for numbering resources and a fund to support continued access to basic telephone service, so it will likely prove necessary in this rapidly evolving environment to establish similar mechanisms for other matters. The intention here is to provide for less micro-regulation by the commission. Rather, where necessary, certain activities could be performed by a third party in a competitively neutral fashion, subject only to the general oversight of the commission.

Those are the initial comments I wanted to make today and I would be pleased to answer any questions you may have.

l'engagement qu'il a pris de s'en remettre de plus en plus au libre jeu du marché, le cas échéant.

Les dispositions du projet de loi portent également sur les exigences d'un environnement canadien de plus en plus concurrentiel. Comme vous le savez, le Conseil a, l'année dernière, rendu une décision historique dans laquelle il a établi un cadre de concurrence dans la fourniture du service téléphonique local au Canada. Cela a exigé une restructuration de la manière dont certains services de télécommunications étaient offerts jusqu'ici. Par exemple, les compagnies de téléphone monopolistiques s'occupaient de diverses fonctions sous-jacentes fondamentales au fonctionnement du réseau des télécommunications et à la fourniture de services au Canada. Ces fonctions comprennent la gestion de la numérotation, la perception de la contribution et l'exploitation de diverses bases de données. Avec l'avènement de la concurrence, il n'appartient plus aux compagnies de téléphone d'exécuter toutes ces fonctions. Il conviendrait mieux qu'une tierce partie s'en charge sans qu'il n'y ait d'incidence sur la concurrence, conformément aux engagements du Canada dans le cadre de l'AGCS.

L'industrie elle-même élabore des mécanismes à cette fin. Toutefois, étant donné que les tierces parties qui geraient les codes de centraux et la transférabilité des numéros, éléments essentiels de la concurrence locale, ne sont pas des entreprises de télécommunications canadiennes, ces parties ne sont pas du ressort direct du Conseil. Les fonctions qu'elles assument sont pourtant indispensables au maintien de télécommunications efficaces et efficaces au Canada.

Il est donc important de préciser, comme le ferait le projet de loi, que le Conseil a le pouvoir de faire en sorte que ces services fondamentaux soient gérés dans l'intérêt public, à l'avantage de tous les Canadiens. Pour ce qui est en particulier de la gestion d'un fonds central de contribution, je tiens à souligner que l'article 46.5 du projet de loi permettrait au Conseil de continuer à faire en sorte que les tarifs du service téléphonique local de base puissent rester abordables dans un environnement caractérisé par la concurrence locale. Dans cet environnement, il convient que les subventions qui passent de certains services de télécommunications et fournisseurs de services jusqu'aux fournisseurs du service téléphonique local de base soient gérées par une tierce partie sans incidence sur la concurrence plutôt que par les compagnies de téléphone titulaires.

Tout comme il a fallu établir un mécanisme sans incidence sur la concurrence pour les ressources relatives à la numérotation et un fonds pour appuyer le maintien de l'accès au service téléphonique de base, il se révélera probablement nécessaire, dans cet environnement au rythme d'évolution rapide, d'établir des mécanismes semblables pour d'autres questions. Il s'agit ici de prévoir une micro-réglementation moindre de la part du Conseil. Une tierce partie pourrait plutôt, le cas échéant, se charger de certaines activités sans qu'il n'y ait d'incidence sur le plan de la concurrence, sous réserve uniquement d'une surveillance générale de la part du Conseil.

Voilà toutes les observations initiales que je voulais formuler, ce matin. Je serai heureux de répondre à toute question que vous pourriez vouloir me poser.

Senator Rompkey: What is your reaction to the presentation by CallNet. CallNet said in their submission that it is important that Teleglobe not be permitted, for example, to grandfather pre-existing, long-term, exclusive or otherwise anti-competitive contracts which could have the impact of foreclosing the opening of international markets to other Canadian carriers? I think that they want to add to clause 33 the statement which I am sure you heard when you were here. Would you comment on grandfathering, whether the submission of CallNet is valid, and whether we should do something about it?

Mr. Colville: When Mr. Boron made his presentation he quoted a remark we made in our presentation before the House committee, that, in fact, it is our view that the commission is not precluded from reviewing those agreements in any event. That is our view. I gather he wants a little more certainty in the bill, and if that degree of certainty were put in there, we certainly would not have a problem with it. However, it is our view that we have the power to deal with that in any event now.

Senator Rompkey: It certainly would not weaken the bill or water down the bill, would it? Would it improve the bill if these words were added to clause 33?

Mr. Colville: I do not believe it would weaken the bill, no.

Senator Rompkey: Would it improve the bill?

Mr. Colville: For Mr. Boron, it would provide some degree of certainty. As I say, it is our view we have the power to do that now.

Senator Spivak: You mentioned — and of course it is in the proposed legislation — that there will be a fund to ensure that local telephone service remains affordable. There is a fund in the United States being established to subsidize phone services to remote and rural regions as well as to poor people. I come from the province of Manitoba which has many rural and remote regions.

Could you explain how this will work? What are the likely similarities and differences between the fund here and the one in the United States?

Mr. Colville: I can answer that in two ways. First, historically, the telephone companies, as you know, have subsidized the provision of local service through excess profits, if you want to call them that — they do not want to call them that and never have — on long distance service. That has funded the provision of local service. When we established long distance competition in 1992, we provided for a continuation of that subsidy by charging what we call a "contribution" to the new entrants and, indeed, to the long distance arm of the telephone companies. This contribution, which was a set number of cents per minute for each long distance call, would go to subsidize the provision of local telephone service.

As long as local service was provided by a monopoly, that money was simply handed over to the phone companies to use. In an environment where we have competition for the provision of

Le sénateur Rompkey: Que pensez-vous de l'exposé qu'a présenté CallNet? L'entreprise a dit dans son mémoire qu'il est important que Téléglobe ne soit pas autorisé, par exemple, de maintenir les contrats déjà existants, à long terme, exclusifs ou autrement anticoncurrentiels qui auraient pour effet d'empêcher l'ouverture des marchés internationaux à d'autres entreprises canadiennes. Je pense qu'elle souhaite qu'on apporte, à l'article 33, les précisions que vous avez sûrement entendues quand vous étiez ici. Que pensez-vous de la position de CallNet? Est-ce que celle est fondée? Devrions-nous faire quelque chose à ce sujet?

M. Colville: M. Boron a cité, dans son exposé, une observation que nous avons formulée devant le comité de la Chambre, à savoir que nous estimons que le Conseil devrait, de toute façon, avoir le pouvoir d'examiner ces contrats. C'est ce que nous pensons. Je suppose qu'il veut qu'on apporte des précisions au projet de loi, et nous n'y voyons aucune objection. Toutefois, nous estimons que nous avons, de toute façon, le pouvoir d'examiner ces contrats.

Le sénateur Rompkey: Cela n'affaiblirait pas le projet de loi? Est-ce qu'on l'améliorerait si on ajoutait ces précisions à l'article 33?

M. Colville: À mon avis, cela n'affaiblirait pas le projet de loi.

Le sénateur Rompkey: Est-ce que cela permettrait d'améliorer le projet de loi?

M. Colville: Il sera plus précis, aux yeux de M. Boron. Comme je l'ai déjà dit, nous estimons avoir le pouvoir d'examiner ces contrats à l'heure actuelle.

Le sénateur Spivak: Vous avez dit — et, bien entendu, il en est question dans le projet de loi — qu'un fonds sera créé pour faire en sorte que les tarifs du service téléphonique local restent abordables. Les États-Unis sont en train d'établir un fonds pour subventionner le service téléphonique offert aux habitants des régions éloignées et rurales, et aux pauvres. Je viens du Manitoba où il y a de nombreuses régions rurales et éloignées.

Comment le fonds sera-t-il administré? Y a-t-il des similarités entre les deux fonds? Des différences?

M. Colville: Il y a deux réponses possibles à cette question. D'abord, les compagnies de téléphone, comme vous le savez, ont toujours subventionné le service téléphonique local grâce aux profits excessifs, si vous voulez les appeler ainsi — elles refusent d'utiliser cette expression — réalisés à même le service interurbain. Ces profits ont servi à financer le service local. Lorsque nous avons ouvert le marché de l'interurbain à la concurrence en 1992, nous avons maintenu le versement de cette subvention en imposant une «contribution» aux nouveaux joueurs et, notamment, aux services interurbains des compagnies de téléphone. Cette contribution, qui correspondait à x cents par minute pour chaque appel interurbain, devait servir à financer le service téléphonique local.

Comme le service local était fourni par une entreprise monopolistique, l'argent était tout simplement versé aux compagnies de téléphone. Or, maintenant que le marché du

local telephone service, we decided this subsidy should be portable; that is, any local telephone service provider who is going to provide service in a remote part of Manitoba should be entitled to receive that subsidy to provide service in that area. The fund is this same contribution. The same subsidy that has historically been flowing to provide local telephone service from the long distance providers would go into this fund, now administered by a third party, and provided either to the phone company or other service providers who would provide service in those remote areas. That is one element of this.

There is another element similar to the U.S. situation. As we get competition in the provision of local service and as the market works, prices will tend to be driven to cost. It costs considerably more to provide telephone service in some of the more remote areas of Canada.

We recently began a proceeding, which we are in the middle of, and we will be holding public hearings throughout the country in late May or early June to deal with this question about the provision of service to the higher cost areas. This is a unique problem. We are looking at what kind of funding mechanism may well serve to solve that problem.

Senator Spivak: Will there be a cap on local telephone rates? Surely you will not subsidize rates to whatever level they rise. Local telephone rates will rise.

Mr. Colville: We are in the middle of the proceedings, so a lot of these issues have yet to be defined. In northern parts of Manitoba and in the Northwest Territories, the cost of providing service would be extremely high. One would have to make a determination about what is an appropriate rate for people to be able to continue to afford service. Perhaps we subsidize the difference.

Senator Spivak: Will this apply to any kind of telecommunications service?

Mr. Colville: The fundamental principle has always been to provide a subsidy for basic local telephone service.

Senator Spivak: What does that mean?

Mr. Colville: That has been a moving target, but it is essentially voice switch telephony for your telephone at home or in your business.

Senator Spivak: What you are basically saying is that not all of this has been decided.

Mr. Colville: In terms of the high cost area, it is yet to be decided. The principle we are trying to establish in the act is to allow the CRTC to have the authority over the administrator of this funding mechanism, of the fund itself.

Senator Spivak: But the principles will be established by the CRTC.

service téléphonique local est ouvert à la concurrence, nous avons décidé que cette subvention devrait être transférable; autrement dit, le fournisseur de service téléphonique local qui compte desservir une région éloignée du Manitoba devrait pouvoir recevoir cette subvention pour offrir ce service. Le mécanisme est le même. Les subventions qui ont servi à financer le service téléphonique local seraient versées dans le fonds, qui sera dorénavant administré par une tierce partie, et attribuées soit à la compagnie de téléphone, soit aux autres fournisseurs de service qui pourraient desservir les régions éloignées. Voilà pour la première réponse.

Deuxièmement, nous sommes confrontées à la même situation que les États-Unis. Au fur et à mesure que le service téléphonique local s'ouvre à la concurrence, les prix vont avoir tendance à augmenter, puisqu'il en coûte beaucoup plus de fournir des services téléphoniques dans certaines des régions plus éloignées du Canada.

Nous avons amorcé récemment des discussions, et nous tiendrons des audiences publiques dans diverses régions du pays à la fin mai ou au début de juin pour discuter de la question de la fourniture de services dans les régions où les coûts sont plus élevés. Il s'agit là d'un problème unique. Nous sommes en train de voir s'il n'y a pas un mécanisme de financement qui permettrait de régler ce problème.

Le sénateur Spivak: Prévoit-on plafonner les tarifs du service téléphonique local? Vous n'allez sûrement pas continuer de subventionner les tarifs, peu importe la hausse qu'ils subissent. Les tarifs du service téléphonique local vont augmenter.

M. Colville: Nous avons entamé des discussions, de sorte que bon nombre de ces questions restent à définir. Dans la partie septentrionale du Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest les services coûtent extrêmement cher. Il faudrait s'entendre sur le tarif que les gens pourraient payer pour avoir accès à un service abordable. Nous pourrions peut-être payer la différence.

Le sénateur Spivak: Et cela va s'appliquer à n'importe quel genre de service de télécommunications?

M. Colville: Nous avons toujours eu pour principe de subventionner le service téléphonique local de base.

Le sénateur Spivak: C'est-à-dire?

M. Colville: C'est-à-dire l'appareil à commutation vocale pour votre téléphone au bureau ou au foyer.

Le sénateur Spivak: En fait, ce que vous dites, c'est qu'il reste encore des questions à régler.

M. Colville: En ce qui concerne la région où le coût sera élevé, la décision tarde encore. Le principe que nous essayons d'établir dans la loi c'est d'habiliter le CRTC à exercer un contrôle sur l'administrateur de ce mécanisme de financement, du fonds lui-même.

Le sénateur Spivak: Mais les principes seront établis par le CRTC.

Mr. Colville: In the current funding scheme, the principles have already been established. However, so far the phone companies themselves have been managing the distribution of this. When you have local competition and more players who want to receive the fund, it is necessary that you have a third party to manage it.

The Chairman: What is your view on AT&T's proposal that international licensing be restricted to non-dominant telecom companies?

Mr. Colville: It would be restricted to dominant companies.

The Chairman: Dominant, yes.

Mr. Colville: There seems to be a notion that somehow this licensing regime would be some sort of rigorous, heavy-handed structure. While we have not finished the proceeding, which is looking at the way one would do this, I certainly do not believe that we have in mind any kind of heavy-handed regulation.

The problem one enters into when one starts using the test of dominance or non-dominance is that it starts to complicate the process. You then throw into the mix a test to see who is dominant or not. It makes the issue overly complicated.

If the licensing scheme itself is fairly simple, which I think it should be, I do not foresee this as being a problem.

I can provide the example of what we have done in the case of local telephony. We said that we would require an authorization from the commission for new entrants in the local telephone business. Essentially, what you do is write a letter and say you commit to provide the conditions that we have stipulated for local entry. You provide 911 service for personal information; you commit to provide message relay service, and a few other conditions. That is it — you are in business.

As I say, we have yet to define all of the parameters around this licensing regime, but I think fundamentally that is the kind of thing we have in mind.

As we noted in the Hong Kong Tel case, the problem was that you had to get at this entity that was effectively breaking the rules. In that case, we had to get at it through B.C. Tel.

Essentially what this provides through the licensing scheme is an opportunity for us to address directly the party creating the problem. It is as simple as that. I do not think the licensing regime we are talking about putting in place has to be particularly onerous in order for us to do that.

Senator Oliver: I have some general questions about the relationship between the CRTC and the Bureau of Competition. Maybe you can tell us the expertise the CRTC has in competition theory and practice.

M. Colville: Dans le cadre de l'instrument de financement actuel, les principes ont déjà été établis. Cependant, jusqu'à maintenant ce sont les compagnies de téléphone elles-mêmes qui en ont géré la répartition. Lorsque le marché local sera ouvert à la concurrence et que plus de joueurs chercheront à obtenir des fonds, il faudra en confier la gestion à une tierce partie.

La présidente: Que pensez-vous de la proposition de AT&T de limiter l'attribution des licences de services de télécommunication internationale aux sociétés de télécommunication non dominantes?

M. Colville: Elle serait limitée aux sociétés dominantes.

La présidente: Oui, aux sociétés dominantes.

M. Colville: L'idée semble répandue que, pour une raison ou pour une autre, ce système d'attribution de licences serait une structure rigoureuse, très sévère. Même si nous n'avons pas terminé de mener l'instance, laquelle consiste à examiner la façon dont on s'y prendrait, je ne crois pas que nous songions à un cadre de réglementation très sévère.

Le problème qui se pose lorsque l'on commence à appliquer le critère de la position dominante, c'est que le processus commence alors à se compliquer. On se fonde alors sur une série de critères pour déterminer si une entreprise est dominante ou non. Cela complique beaucoup trop les choses.

Si le régime d'attribution de licences lui-même est assez simple, ce qu'il devrait être selon moi, je ne prévois pas que cela pose un problème.

Je peux vous donner comme exemple ce que nous avons fait dans le cas de la téléphonie locale. Nous avons dit que nous aurions besoin d'une autorisation du conseil pour les nouveaux joueurs qui entreraient en scène dans le secteur de la téléphonie locale. Essentiellement, il s'agit pour vous d'écrire une lettre et de dire que vous vous engagez à respecter les conditions qui ont été stipulées par le conseil en ce qui concerne l'entrée sur le marché des services locaux. Vous fournissez le service 911 pour les renseignements personnels, vous vous engagez à fournir un service de transmission de messages et à remplir quelques autres conditions. Et voilà, vous êtes en affaires.

Je le répète, il nous reste à définir tous les paramètres entourant ce régime d'attribution de licences, mais il s'agit fondamentalement de ce à quoi nous songeons.

Comme nous l'avons fait remarquer dans le cas de la Hong Kong Tel, le problème c'était qu'il fallait nous en prendre à cette entité qui ne respectait pas les règles. Dans ce cas, nous avons dû passer par l'entremise de B.C. Tel.

Avant tout, ce régime d'attribution de licences permet de nous en prendre directement à la partie qui est la source du problème. C'est aussi simple que cela. Je ne crois pas que le régime d'attribution de licences que nous parlons de mettre en place doive être particulièrement oppressif pour que nous y parvenions.

Le sénateur Oliver: J'ai quelques questions générales au sujet du lien qui existe entre le CRTC et le Bureau du droit et de la politique de la concurrence. Peut-être pouvez-vous nous parler de l'expertise qu'a le CRTC en ce qui a trait à la théorie et à la pratique de la concurrence.

What would be the point of having the CRTC enforcing rules against price discrimination, predatory pricing and abuse of dominance when these very violations are already enforceable under the Competition Act? Is not a licensing regime of international service providers, as envisaged in Bill C-17, redundant and wasteful given the entrenched expertise of the Bureau of Competition? What is the source of the government's lack of faith in the Bureau of Competition or the Competition Tribunal in resolving these particular problems?

In theory, at least, competition policy is usually regarded as a reactive but not an intrusive instrument of government policy when dealing with such types of market abuses, whereas regulatory policy — what you do — is regarded as a pre-emptive and considerably more prescriptive instrument. If you agree with that characterization, why do you see this change now?

Mr. Colville: I am not sure I would agree with the characterization. I have never considered myself to be particularly intrusive or overly burdensome.

Again, if you take a look at where we have been moving in terms of more light-handed regulation in a competitive environment, the whole approach we have been taking is in fact to get away from being intrusive. We have established an authorization scheme for new entrants to get into local telephone business. We are not regulating those companies; we are not regulating their rates. There is the power to step in and deal with issues if they become a problem, but there is no intrusive, prescriptive, burdensome regulation.

I think there is an undercurrent of concern over this licensing regime. If you look at what the commission has been doing, I think our record speaks about where we have been heading, the kind of regulation we have been getting away from, and the light-handed approach we have been taking.

Interestingly enough, we have established these industry committees to set the terms with respect to local competition. The industry players themselves — the people sitting in this room — are working together to resolve all the technical and administrative issues. We happen to be sitting at the table, but more just to clarify things when issues arise.

It is not for me to comment on the skill sets at the Bureau of Competition. In fact, I do not personally know that. I am not an expert on competition law. As you know, I am not a lawyer. However, these issues raise a test of skill sets that we have at the commission in terms of telecommunications expertise. These companies will be undertaking telecommunications activities. To the extent that they may be bending or breaking the rules, it is fair to say that we have the expertise to deal with those kinds of issues as they relate to telecommunications.

Pourquoi autoriser le CRTC à appliquer les règles régissant la discrimination par les prix, l'établissement de prix abusifs et l'abus de position dominante lorsque ces infractions tombent déjà sous le coup de la Loi sur la concurrence? Un régime d'attribution de licences de services de télécommunication internationale, tel que le prévoit le projet de loi C-17, n'est-il pas redondant et peu rentable étant donné l'expertise reconnue du Bureau du droit de la politique de la concurrence? D'où vient le manque de confiance du gouvernement à l'égard du Bureau du droit et de la politique de la concurrence ou du Tribunal de la concurrence pour régler ces problèmes particuliers?

En théorie, à tout le moins, la politique de la concurrence est habituellement considérée comme un outil passif mais non interventionniste de politique gouvernementale lorsque l'on a affaire à des pratiques abusives de ce genre. Quant à la politique de réglementation — ce que vous faites — elle est considérée comme un outil prépondérant et beaucoup plus normatif. Si vous êtes d'accord avec la caractérisation, pourquoi voyez-vous ce changement maintenant?

M. Colville: Je ne suis pas sûr que je serais d'accord avec la caractérisation. Je ne me suis jamais considéré comme étant particulièrement interventionniste ou trop oppressif.

Je le répète, si vous jetez un coup d'oeil aux mesures que nous avons prises pour réglementer plus en douceur dans un environnement concurrentiel, nous nous sommes en fait tenus loin de l'interventionnisme. Nous avons mis en place un régime d'autorisation à l'intention des nouveaux joueurs qui accèdent au marché de la téléphonie locale. Nous ne réglementons pas ces compagnies, nous ne réglementons pas leurs taux. Nous avons le pouvoir d'intervenir et de régler les problèmes qui se posent, mais la réglementation n'est ni interventionniste, ni normative, ni oppressive.

Je crois que ce régime d'autorisation de licences suscite des inquiétudes. Si vous jetez un coup d'oeil aux accomplissements du conseil, vous verrez que notre dossier témoigne de la direction dans laquelle nous nous sommes engagés, du genre de règlement dont nous nous sommes éloignés et de l'approche plus douce que nous avons adoptée.

Ce qui est très intéressant, c'est que nous avons créé ces comités de l'industrie pour fixer les conditions de la concurrence locale. Les joueurs eux-mêmes — les gens qui sont assis dans cette pièce — joignent leurs efforts pour résoudre tous les problèmes techniques et administratifs. Il se trouve que nous siégeons à cette table, mais davantage pour éclaircir la situation lorsque des problèmes se posent.

Il ne me revient pas de parler de l'ensemble des compétences du Bureau du droit et de la politique de la concurrence. En fait, je n'en sais rien personnellement. Je ne suis pas un spécialiste de la Loi sur la concurrence. Comme vous le savez, je ne suis pas avocat. Cependant, ces questions font appel à un ensemble de compétences que possède le conseil en matière de télécommunications. Ces compagnies entreprendront des activités dans ce domaine. Dans la mesure où elles risquent de faire une entorse aux règles ou de les enfreindre, il est juste de dire que

Senator Oliver: Assuming that there is an international licensing regime, how do you envisage that the CTCT will actually monitor these international service providers for potential violations? Who would actually bear the costs of monitoring these service providers? What do you have in your budget for it? How costly would it be for the government to monitor these types of violations, such as the Hong Kong Tel violation?

Mr. Colville: I expect most of these things will not be done so much in terms of a day-to-day rigorous monitoring. We raised a number of these issues in the public notice and again in this proceeding. However, even under the current environment where these kinds of activities may or may not take place, it is largely done through a complaint process. Someone may raise an issue with the commission. Even in the Hong Kong Tel case that was raised on a number of occasions it came to us by way of complaint. We are then forced to deal with it.

The problem in the Hong Kong Tel case was that we were forced to deal with it through, if you will, a third party, through B.C. Tel, not through the party that was causing the violation.

This will give us the opportunity to deal with the person who is causing the violation, not someone else who ends up being an innocent bystander.

Senator Oliver: If an international monopoly such as Sprint has formed a monopoly with India and they are carrying on activities in Canada that are price discriminatory and they do not have a licence, what is your power then?

Mr. Colville: Some of this has been assumed. Some of this undertaking would be done through an affiliate that may well not be directly related to that company but would be an affiliate that would be undertaking some sort of resale activity in Canada.

Senator Oliver: Over which you already have jurisdiction and control; is that correct?

Mr. Colville: No, not the reseller.

Senator Oliver: The resellers who came before us in the committee last week said that they would like to be regulated.

Mr. Colville: Some of them. I am well aware of that. The fact is, right now we do not.

This provision gives us the power to deal with that international reseller. It has been debated whether or not that should happen with respect to domestic.

Senator Oliver: Would your international licence not cover a domestic reseller in Canada?

nous sommes en mesure de nous occuper de ce genre de problèmes vu qu'ils ont trait aux télécommunications.

Le sénateur Oliver: À supposer qu'il y ait un régime d'attribution de licences de télécommunication internationale, comment croyez-vous que le CRTC exercera une surveillance sur ces fournisseurs de services internationaux pour intervenir en cas d'infraction? Qui assumerait en fait les coûts de cette surveillance? Que montant avez-vous prévu à votre budget? Combien en coûterait-il au gouvernement pour exercer une surveillance sur des infractions de ce genre, par exemple les infractions commises par la Hong Kong Tel?

M. Colville: Je m'attends à ce que la plupart de ces choses ne se fassent pas tant dans le cadre d'une surveillance rigoureuse au jour le jour. Nous avons soulevé un certain nombre de ces questions dans l'avis public de même que dans le cadre de cette instance. Cependant, même dans le cadre actuel où des activités de ce genre peuvent ou non survenir, cela se fait la plupart du temps par l'entremise d'une procédure des plaintes. Quelqu'un peut soulever une question auprès du conseil. Même dans le cas de la Hong Kong Tel le problème a été soulevé à un certain nombre d'occasions par l'entremise d'une plainte. Nous sommes ainsi obligés d'intervenir.

Le problème dans le cas de la Hong Kong Tel, c'est que nous avons été obligés de nous en occuper par l'entremise d'une tierce partie, en l'occurrence B.C. Tel, et non par l'entremise de la partie qui était coupable de l'infraction.

Cela nous donnera l'occasion de traiter avec la personne qui est coupable de l'infraction et non avec quelqu'un d'autre qui finit par être une innocente victime.

Le sénateur Oliver: Si un monopole international tel que Sprint a constitué un monopole avec l'Inde et exerce au Canada des activités au Canada qui constituent une discrimination par les prix et qu'il ne détient pas de licence, de quel pouvoir disposez-vous alors?

M. Colville: Cette possibilité a déjà été envisagée. Une partie de cette activité serait exercée par l'entremise d'une affiliée qui peut ne pas être directement associée à cette entreprise mais qui serait un revendeur au Canada.

Le sénateur Oliver: Sur lequel vous exercez déjà un contrôle? Est-ce exact?

M. Colville: Non, pas le revendeur.

Le sénateur Oliver: Les revendeurs qui ont comparu devant notre comité la semaine dernière nous ont dit qu'ils aimeraient être réglementés.

M. Colville: Certains d'entre eux. Je suis très conscient de cela. Le fait est qu'à l'heure actuelle nous ne le faisons pas.

Cette disposition nous autorise à prendre des mesures à l'égard de ce revendeur international. On s'est demandé si elle ne devait pas s'appliquer au revendeur national.

Le sénateur Oliver: Votre licence de services de télécommunication internationale ne s'appliquerait-elle pas à un revendeur national au Canada?

Mr. Colville: This provision is not intended to cover the domestic reseller, that is right.

Senator Oliver: If you have the international monopoly from India doing something through a reseller in Canada, what do you do about it?

Mr. Colville: Through a reseller engaging in international activity, this would require a licence.

Senator Oliver: Any reseller that is doing anything that is involved outside of Canada, a kind of bypass, is then caught by Bill C-17?

Ms Carolyn Pinsky, Canadian Radio-Television and Telecommunications Commission, Legal Counsel: In terms of licensing power, this provision has a new definition for telecommunications provider. For any person who is providing basic telecommunications services in Canada and is providing international services, that licensing power would relate to them.

In response to your question, if a reseller is operating in Canada, under the new provision, the commission would have the authority to issue a licence to the reseller who is providing international services.

That would give the commission direct power over that reseller providing international services. If your question relates to a service provider who is not operating in Canada, going back to the CallNet example, then in that situation you would have a foreign monopolist who — presumably if they are not reselling, they are obtaining services from someone in Canada — therefore would be a customer of either a reseller or a facilities-based provider in Canada and that would be another fashion to get to the foreign monopolist.

Senator Oliver: Mr. Colville, can you characterize for me, with a word or adjective, the kind of behaviour that you envisage where you will need this licence to combat once everything opens up for more competition, that is Teleglobe ceases its monopoly and so on? What kind of evil do you see arising?

Mr. Colville: I am not sure of what sort of adjective to use. Preferential treatment or unjust discrimination is typically what has happened. You have used the Hong Kong Tel example on several occasions.

The issue in terms of this licensing regime was the question of being able to get directly at the party that is causing the problem, not being forced to deal with it through a company like B.C. Tel and having to do it like that.

Senator Spivak: The issue of the competition bureau and the CRTC comes up regularly during our discussions here.

Can you tell me about the expertise that the CRTC has developed in telecommunications services and operations? What

M. Colville: Cette disposition ne vise pas à englober le revendeur national, c'est exact.

Le sénateur Oliver: Si l'entreprise monopolistique de l'Inde passe par un revendeur au Canada, que faites-vous alors?

M. Colville: Si elle le fait par l'entremise d'un revendeur qui offre un service international, il faudrait une licence.

Le sénateur Oliver: Tout revendeur qui fait quoi que ce soit qui s'étende à l'extérieur du Canada, un genre de contournement, tombe donc sous le coup du projet de loi C-17?

Mme Carolyn Pinsky, Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes, conseillère juridique: En ce qui concerne le pouvoir d'autorisation de licences, le projet de loi contient une nouvelle définition du fournisseur de services de télécommunication. Ce pouvoir d'autorisation de licences s'appliquerait à toute personne qui fournit des services de télécommunication de base au Canada et des services internationaux.

Pour répondre à votre question, si un revendeur exploite une entreprise au Canada, la nouvelle disposition habiliterait le conseil à octroyer une licence au revendeur qui fournit des services internationaux.

Le conseil exercerait ainsi un contrôle direct sur ce revendeur qui offre des services internationaux. Si votre question porte sur un fournisseur de services qui n'exerce pas d'activités au Canada, pour revenir à l'exemple de CallNet, vous auriez alors affaire à une société monopolistique étrangère qui — on suppose que si elle n'est pas revendeur de service elle obtient des services de quelqu'un au Canada — serait par conséquent un client d'un revendeur ou d'un fournisseur doté d'installations au Canada. Ce serait une autre façon de parvenir à l'entreprise monopolistique étrangère.

Le sénateur Oliver: Monsieur Colville, pouvez-vous caractériser, à l'aide d'un nom ou d'un adjectif, le genre de comportement que vous envisagez et contre lequel il faudra cette licence pour vous battre une fois que le marché sera plus ouvert à la concurrence, c'est-à-dire le monopole de Téléglobe qui prend fin, et cetera? Quel genre de problème risque de se poser selon vous?

M. Colville: Je ne suis pas trop sûr de l'adjectif à utiliser. En général, il s'agit d'habitude de traitement préférentiel ou de discrimination injuste. Vous vous êtes servi à plusieurs reprises de l'exemple de la Hong Kong Tel.

Le problème en ce qui a trait à ce régime d'attribution de licence, c'était qu'il fallait être en mesure d'atteindre directement la partie qui crée le problème, et ne pas être obligé de passer par l'entremise d'une entreprise comme B.C. Tel.

Le sénateur Spivak: La question du Bureau du droit et de la politique de concurrence et du CRTC survient à intervalles réguliers dans le cadre de nos discussions.

Pouvez-vous me dire quel est le savoir-faire du CRTC en ce qui a trait aux services et aux activités de télécommunication. Quelle

do you see as the essential difference in the mandate between the competition bureau and the CRTC? You do not have to give me a dissertation.

Mr. Colville: I have not really thought about it in terms of essential difference in the mandate. My view is that our job has historically been to regulate in a monopoly environment on the telecom side. We built up a certain amount of expertise in that area.

The Competition Act has been set up to deal with the competitive market-place. We are trying to move away from this monopoly environment to the competitive market-place and we are in this transition period of getting there. We have been taking very active steps to move away from this regulated monopoly to the competitive world.

One could argue that, ultimately, when this market becomes competitive and the former dominant players have ceased to have their dominance and we have a working competitive environment in the market-place, the Competition Act would prevail and take over.

Senator Spivak: That is not the answer for which I was hoping. That is your function, but I would assume that telecommunications and the related kinds of industries are not the same from the point of view of Canadian sovereignty as to kinds of things with which the competition bureau deals. Perhaps I am mistaken. Would you not agree with that?

Mr. Colville: They have not been the same, because we have operated in this monopoly environment. I am not sure that they may not be the same somewhere down the road as the market becomes totally competitive. We may well reach that stage where it is the same as other competitive industries.

The one area where I would guess that we probably would not get there is on the broadcasting side.

Senator Spivak: Are we going to be able to tell the difference eventually?

Mr. Colville: In terms of content broadcasting, I believe so.

Senator Spivak: In terms of broadcasting and telecommunications, will they not all be rolled into one?

Mr. Colville: No. The content question will continue to be different.

The Chairman: Thank you for your contribution. We appreciate your presentation.

The committee adjourned.

est selon vous la différence fondamentale entre les mandats des deux organismes? Vous n'avez pas à me faire un exposé.

M. Colville: Je n'ai pas vraiment réfléchi à la différence essentielle en ce qui concerne le mandat. Je crois que notre mandat a toujours consisté à réglementer les télécommunications dans un environnement monopolistique. Nous avons acquis certaines compétences dans ce domaine.

La Loi sur la concurrence a été mise en place pour s'occuper du marché concurrentiel. Nous essayons de passer de cet environnement monopolistique au marché concurrentiel et nous en sommes présentement à l'étape de la transition. Nous avons pris des mesures très actives pour y parvenir.

D'aucuns pourraient prétendre que, finalement, lorsque ce marché deviendra vraiment concurrentiel et que les anciens joueurs dominants n'exerceront plus leur monopole, la Loi sur la concurrence aura préséance et prendra le relais.

Le sénateur Spivak: Ce n'est pas la réponse que je souhaitais. C'est votre rôle, mais je suppose que les télécommunications et les industries du même genre ne correspondent pas du point de vue de la souveraineté canadienne au genre de choses dont s'occupe le Bureau de la concurrence. Je me trompe peut-être. N'êtes vous pas d'accord avec cela?

M. Colville: Elles ne correspondaient pas parce que nous avons fonctionné dans un environnement monopolistique. Je ne suis pas sûr qu'elles n'y correspondront pas un jour alors que le marché deviendra tout à fait concurrentiel. Ce jour viendra peut-être.

Je dirais qu'il y a un domaine qui fera peut-être exception et c'est celui de la radiodiffusion.

Le sénateur Spivak: Pourrions-nous un jour voir la différence?

M. Colville: Pour ce qui est du contenu de la radiodiffusion, je crois que oui.

Le sénateur Spivak: La radiodiffusion et les télécommunications ne seront-elles réunies en un tout?

M. Colville: Non. La question du contenu continuera d'être différente.

La présidente: Merci de votre contribution. Nous vous savons gré de votre exposé.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Public Works and Government Services Canada —
Publishing
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada —
Édition
45 Boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From CallNet:

Bob Boron, Senior Vice-President, Chief Legal Counsel and
Secretary;
Ian Scott, Vice-President, Government Affairs;
Jonathan Daniels, Regulatory Counsel.

From AT&T Canada:

Peter Barnes, Vice-President, Public Affairs.

*From the Canadian Radio-Television and Telecommunications
Commission:*

David Colville, Vice-Chairman, Telecommunications;
Leo Mevel, Chief Technology Analysis, Telecommunications;

Cynthia Stockley, Manager, Consumer Policy and
International Issues, Telecommunications;
Carolyn G. Pinsky, Senior Legal Counsel.

Du CallNet:

Bob Boron, vice-président, chef du contentieux et secrétaire;
Ian Scott, vice-président, Affaires gouvernementales;
Jonathan Daniels, conseiller, Réglementation.

D'AT&T Canada:

Peter Barnes, vice-président, affaires publiques.

*Du Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications
canadiennes:*

David Colville, vice-président;
Leo Mevel, chef d'analyse de technologie
Télécommunications;

Cynthia Stockley, gestionnaire, Politique en consommation et
questions internationales;
Carolyn G. Pinsky, conseillère juridique principale.



First Session
Thirty-sixth Parliament, 1997-98

Première session de la
trente-sixième législature, 1997-1998

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

*Délibérations du comité
sénatorial permanent des*

Transport and Communications

Transports et des communications

Chairman:
The Honourable LISE BACON

Présidente:
L'honorable LISE BACON

Tuesday, March 24, 1998

Le mardi 24 mars 1998

Issue No. 8

Fascicule n° 8

Third and final meeting on:
Examination of Bill C-17, An Act to amend the
Telecommunications Act and the Teleglobe
Canada Reorganization and Divestiture Act

Troisième et dernière réunion concernant:
L'étude du projet de loi C-17, Loi modifiant la
Loi sur les télécommunications et la Loi sur
la réorganisation et l'aliénation de Téléglobe Canada

APPEARING:

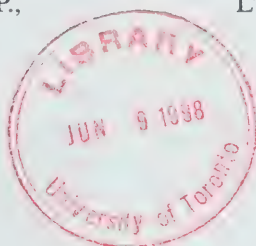
COMPARAÎT:

The Honourable John Manley, P.C., M.P.,
Minister of Industry

L'honorable John Manley, c.p., député,
Ministre d'Industrie

WITNESSES:
(See back cover)

TÉMOINS:
(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Lise Bacon, *Chairman*

The Honourable J. Michael Forrestall, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Adams	* Lynch-Staunton
Bryden	(or Kinsella (<i>acting</i>))
Buchanan, P.C.	Poulin
De Bané, P.C.	Roberge
* Graham, P.C. (or Carstairs)	Rompkey, P.C.
Johnson	Spivak
Johnstone	

* *Ex Officio Members*

(Quorum 4)

Change in membership of the committee:

Pursuant to Rule 85(4), membership of the committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Johnstone substituted for that of the Honourable Senator Perrault (*March 24, 1998*).

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Présidente: L'honorable Lise Bacon

Vice-président: L'honorable J. Michael Forrestall

et

Les honorables sénateurs:

Adams	* Lynch-Staunton
Bryden	(ou Kinsella (<i>suppléant</i>))
Buchanan, c.p.	Poulin
De Bané, c.p.	Roberge
* Graham, c.p. (ou Carstairs)	Rompkey, c.p.
Johnson	Spivak
Johnstone	

* *Membres d'office*

(Quorum 4)

Modification de la composition du comité:

Conformément à l'article 85(4) du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit:

Le nom de l'honorable sénateur Johnstone substitué à celui de l'honorable sénateur Perrault (*le 24 mars 1998*).

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Tuesday, March 24, 1998
(10)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 3:35 p.m., the Chairman, the Honourable Senator Bacon, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Adams, Bacon, Bryden, Buchanan, De Bané, Forrestall, Johnstone, Poulin and Rompkey (9).

Other senators present: The Honourable Senators Cook and Oliver.

In attendance: Terry Thomas, Library of Parliament and Matthew Fraser, Special Advisor to the Committee.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

APPEARING:

The Honourable John Manley, P.C., M.P., Minister of Industry.

WITNESSES:

From Industry Canada:

Larry Shaw, Director.

From the Competition Bureau:

Conrad von Finckenstein, Director of Investigation and Research;

Robert Lancop, Assistant Deputy Director of Investigation and Research, Civil Matters.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on February 24, 1998, the Committee continued its consideration of Bill C-17, an Act to amend the Telecommunications Act and the Telelobe Canada Reorganization and Divestiture Act. (*See Issue No. 6, Thursday, March 12, 1998 for full text of Order of Reference.*)

The Honourable John Manley made a statement and answered questions.

At 4:00 p.m., the committee suspended.

At 4:10 p.m., the committee resumed.

The other witnesses each made a statement and answered questions.

It was agreed — That the committee complete clause-by-clause consideration of Bill C-17.

It was agreed — That clauses 1 to 5 carry.

It was agreed — That clauses 6 to 10 carry.

It was agreed — That clauses 11 to 24 carry.

It was agreed — That the preamble carry.

It was agreed — That the title carry.

It was agreed — That Bill C-17 be reported to the Senate without amendment.

At 5:15 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

OTTAWA, le mardi 24 mars 1998
(10)

[Traduction]

Le comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 15 h 35, sous la présidence de l'honorable sénateur Bacon (*présidente*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Bryden, Buchanan, De Bané, Forrestall, Johnstone, Poulin et Rompkey (9).

Autres sénateurs présents: Les honorables sénateurs Cook et Oliver.

Également présents: Terry Thomas, de la Bibliothèque du Parlement, et Matthew Fraser, conseiller spécial auprès du comité.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

COMPARAÎT:

L'honorable John Manley, c.p., député, ministre d'Industrie.

TÉMOINS:

D'Industrie Canada:

Larry Shaw, directeur.

Du Bureau de la politique de concurrence:

Conrad von Finckenstein, directeur des enquêtes et recherches;

Robert Lancop, sous-directeur adjoint, Affaires civiles.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le 24 février 1998, le comité poursuit l'étude du projet de loi C-17, Loi modifiant la Loi sur les télécommunications et la Loi sur la réorganisation et l'aliénation de Téléglobe Canada. (*Le texte complet de l'ordre de renvoi figure dans le fascicule n° 6 du jeudi 12 mars 1998.*)

L'honorable John Manley fait une déclaration et répond aux questions.

À 16 heures, le comité suspend la séance.

À 16 h 10, le comité reprend la séance.

Les autres témoins font chacun une déclaration et répondent aux questions.

Il est convenu — que le comité termine l'examen article par article du projet de loi C-17.

Il est convenu — d'adopter les articles 1 à 5.

Il est convenu — d'adopter les articles 6 à 10.

Il est convenu — d'adopter les articles 11 à 24.

Il est convenu — d'adopter le préambule.

Il est convenu — d'adopter le titre.

Il est convenu — de faire rapport du projet de loi C-17 au Sénat sans amendement.

À 17 h 15, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTEST:

ATTESTÉ:

Le greffier du comité,

Michel Patrice

Clerk of the Committee

EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, March 24, 1998

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 3:35 p.m. to consider Bill C-17, to amend the Telecommunications Act and the Teleglobe Canada Reorganization and Divestiture Act.

Senator Lise Bacon (*Chairman*) in the Chair.

[*Translation*]

The Chairman: Resuming consideration of Bill C-17, An Act to Amend the Telecommunications Act and the Teleglobe Canada Reorganization and Divestiture Act, today we welcome from the Competition Bureau, Mr. Konrad Von Finckenstein, Director of Investigations and Research, and Mr. Robert Lancop, Assistant Deputy Director, Civil Affairs.

[*English*]

Mr. Konrad von Finckenstein, Q.C., Director of Investigation and Research, Competition Bureau, Industry Canada: Thank you, Madam Chairman, for inviting me to give comments to you on the Telecommunications Act. As you know, the bureau has been a frequent intervenor before the CRTC, always pushing for competition in the Canadian telecommunications market. We have made a lot of progress in Canada in the telecommunication market, most notably in long distance and wireless markets. Now Bill C-17, which is before you, deals with liberalization in international traffic.

The bill recognizes that you cannot go from regulation to freer market in one full sweep. There must be a transition period. What we are dealing with today is the transition period.

The WTO agreement negotiated in Geneva has attached to it a set of regulatory principles that clearly recognize that all nations should have, or can have, licensing regimes; the licensing regimes should be non-discriminatory. The parties to the WTO agreement recognize that there is a need for licensing regimes for international telecommunications.

The reason is simple: it is to protect the domestic markets. When you have one market that is liberated and one market that is still regulated, you can run into problems of trade distortion, imbalance of account settlements, and other issues that would be detrimental.

We normally prefer market forces to operate as freely as possible and, therefore, it is with some reluctance that we agreed to this need for licensing for international telecommunications. We see that as a transitional method only, until such time as markets are fully liberated. We feel that the licensing regime that the CRTC will implement should be as light-handed as possible.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 24 mars 1998

Le comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 15 h 35 pour étudier le projet de loi C-17, Loi modifiant la Loi sur les télécommunications et la Loi sur la réorganisation et l'aliénation de Téléglobe Canada.

Le sénateur Lise Bacon (*présidente*) occupe le fauteuil.

[*Français*]

La présidente: Nous reprenons l'étude du projet de loi C-17, Loi modifiant la Loi sur les télécommunications et la Loi sur la réorganisation et l'aliénation de Téléglobe Canada. Aujourd'hui, nous avons comme témoins des membres du Bureau de la politique de la concurrence: M. Konrad von Finckenstein, directeur des enquêtes et recherches, et M. Robert Lancop, sous-directeur adjoint aux affaires civiles.

[*Traduction*]

M. Konrad von Finckenstein, c.r., directeur des enquêtes et recherches, Bureau de la politique de concurrence, Industrie Canada: Merci, madame la présidente, de m'inviter à vous faire part de mes observations concernant la Loi sur les télécommunications. Comme vous le savez, le Bureau a souvent témoigné à titre d'intervenant devant le CRTC en faisant toujours la promotion de la concurrence sur le marché canadien des télécommunications. Nous avons accompli beaucoup de progrès au Canada sur le marché des télécommunications, notamment sur les marchés des services interurbains et sans fil. Le projet de loi C-17 que vous avez maintenant devant les yeux traite de la libéralisation des échanges internationaux à ce chapitre.

Le projet de loi tient compte du fait qu'on ne saurait passer d'un marché réglementé à un marché entièrement libéralisé d'un seul coup. Il doit y avoir une période de transition. Ce dont nous allons traiter aujourd'hui, c'est de la période de transition.

L'accord de l'OMC négocié à Genève renferme un ensemble de principes de réglementation reconnaissant clairement que tout pays devrait, ou pourrait, appliquer un régime d'octroi de licences. Toutefois, les régimes d'octroi de licences ne doivent pas être discriminatoires. Les parties adhérant à l'accord sur l'OMC reconnaissent la nécessité des régimes d'octroi de licences dans le secteur des télécommunications internationales.

La raison est simple: il s'agit de protéger les marchés nationaux. Lorsqu'un marché est libéré et que l'autre demeure réglementé, on peut éprouver des difficultés: distorsion des échanges, déséquilibre du règlement des comptes, et cetera.

Nous préférons habituellement que les forces du marché jouent le plus librement possible; par conséquent, c'est avec une certaine réticence que nous acceptons ici la nécessité d'établir un régime d'octroi de licences des télécommunications internationales. Nous y voyons une méthode de transition seulement, qui vaudra jusqu'à ce que les marchés soient entièrement libérés. Nous croyons que le CRTC devrait mettre en place le régime d'octroi de licences le moins restrictif possible.

As you are aware, the CRTC is presently holding hearings over the form that such licensing regimes should take. We will appear before the CRTC and make a submission, giving them our view on how light this regime should be. It should be targeted; and it should be focused, and regulate only as much as necessary in order to ensure the smooth transition.

We also feel that it should be targeted because, generally, when economic activity is regulated, the Competition Act does not apply. But licensing does not mean regulation. It will be only with respect to the terms and conditions of the licence that, in effect, the CRTC takes precedence and the Competition Act is ousted. The Competition Act will still apply to all the activities that are not covered by the conditions of the licence that the CRTC will prescribe. It is, therefore, necessary that the licence will be targeted and narrow.

I understand that the issue of a "sunset clause" has been raised before you. Should there be a sunset clause in this act? Now, one would think, from a purely hypothetical or academic perspective, that that is what you want, a sunset provision, because after all this is a transitional measure. However, nobody knows quite how long the transition will be. Will it be three years? Will it be five years or longer? We feel quite comfortable about the fact that the commission has the power to forebear and has in the past used its power to forebear.

You will recall that in the long-distance market the commission started out regulating the incumbent while letting new entrants enter the market without regulation. It has since forborne from regulation and we have no regulation in the long-distance market; so there is a history and a tradition in the CRTC of going from regulation to deregulation, and we expect them to follow the same process here. As they become convinced that the market of international long distance is competitive and free, they will forebear from regulation and let the market forces work out the necessary arrangements.

In addition, as you know, the government has the power under section 8 of the Telecommunications Act to give generic policy direction to the CRTC, and that is sort of as a final safeguard. Should the CRTC not follow its traditional policy of working towards competition, then directions can be given.

I understand you have also asked why these licence regimes are necessary and why the Competition Act alone could not deal with these issues. Frankly, there are three reasons. The first is "evidence." The evidence for any abuse on international long distance will be abroad. It will be extremely difficult, if not impossible, for us to obtain, especially if the abuser is a foreign state-owned monopoly. There will be no interest at all on the part of foreign authorities to give us evidence against one of their "Crown corporations."

Comme vous le savez, le CRTC tient actuellement des audiences à propos de la forme que devrait prendre un tel régime d'octroi de licences. Nous allons comparaître devant le CRTC pour lui présenter des observations, lui révéler jusqu'à quel point ce régime devrait être libre de restrictions, selon nous. Les restrictions devraient y être bien orientées, bien ciblées, mais elles devraient réglementer seulement dans la mesure où elles sont nécessaires pour assurer une transition sans heurts.

Nous estimons aussi qu'elles devraient être ciblées car, en général, lorsqu'une activité économique est réglementée, la Loi sur la concurrence ne s'applique pas. Toutefois, qui dit octroi de licences ne dit pas réglementation. C'est seulement en rapport avec les modalités des licences attribuées que le CRTC a préséance sur la Loi sur la concurrence; la Loi sur la concurrence s'appliquera toujours à l'ensemble des activités qui ne sont pas prévues dans les conditions d'attribution des licences que prescrit le CRTC. Il est donc nécessaire que les licences aient une portée limitée, qu'elles soient bien ciblées.

Je crois savoir qu'une disposition de temporisation a été évoquée devant vous. Cette loi devrait-elle prévoir une disposition de temporisation? Eh bien, du point de vue purement théorique, on pourrait croire qu'une telle disposition s'imposerait, car il s'agit après tout d'une mesure de transition. Toutefois, personne ne sait combien de temps durera exactement la transition. Trois ans? Cinq ans ou plus? Nous sommes rassurés par le fait que le conseil dispose du pouvoir d'empêchement et que, par le passé, il s'est servi de ce pouvoir.

Vous vous rappellerez le fait que, sur le marché de l'interurbain, le conseil a commencé par réglementer la société établie, mais en ne réglementant pas les nouveaux arrivants. Il s'est retiré depuis, et le marché de l'interurbain n'est plus réglementé; il y a donc des antécédents à cet égard au CRTC, une tradition — de la réglementation à la déréglementation, et nous nous attendons à ce que le conseil fasse de même ici. À mesure qu'il se convainc du fait que le marché des communications interurbaines à l'échelle internationale est concurrentiel et libre, il cessera de réglementer le secteur et laissera les forces du marché moduler les arrangements nécessaires.

Par ailleurs, comme vous le savez, le gouvernement dispose en application de l'article 8 de la Loi sur les télécommunications du pouvoir de fixer les orientations générales du CRTC. C'est une sorte de dispositif de protection ultime. Si le CRTC ne suit pas sa politique classique qui consiste à favoriser la concurrence, alors il est possible de lui donner des instructions.

Je crois savoir que vous avez aussi demandé pourquoi un régime d'octroi de licences est nécessaire et pourquoi la Loi sur la concurrence à elle seule ne suffirait pas à traiter de ces questions. Pour être franc, il y a trois raisons. La première concerne la «preuve». La preuve de tout abus des règles régissant les communications interurbaines internationales se trouvera à l'étranger. Il sera extrêmement difficile, sinon impossible pour nous de l'obtenir, surtout si l'auteur de l'abus est un monopole d'État à l'étranger. Les autorités étrangères n'auront pas du tout intérêt à nous livrer une preuve susceptible de nuire à l'une de leurs «sociétés d'État».

Second, it is a question of remedy. What would be the proper remedy? Who do you apply it against? How do you enforce it, especially if the abuser is in another country?

Third, it is a question of time. It takes a lot of time to get that evidence and then a lot of time to work it through the courts or through the Competition Tribunal to secure the necessary remedy. In the meantime, Canadian participants could be hurt, and hurt quite badly.

For all of these reasons, I think as of now the Competition Act cannot deal with such problems as are likely to occur when you have a regulated market at one end, a free market at the other, and you have international connections.

As you know, we administer a framework legislation that deals with the economic activity and tries to deal with abuses. We have no mandate to deal with other issues that are dealt with under the Telecommunications Act, such as to ensure that there is a proper balance of accounting between the telephone companies or to make sure there is no trade distortion.

In short, we feel that the legislation before you is the necessary legislation for a short period, for the transition period, to deal with the problems that happen as you go from a regulated market to a free market. When you have the two markets interacting, you need this licensing to deal with that period until the other market is deregulated.

Once it is deregulated, we expect the CRTC to forebear and we, as the competition authority, will be dealing with such markets.

In the House of Commons, this act was narrowed and the licensing is now specifically meant to deal only with international communications services. We think that was a very useful narrowing. We hope, and believe, that the act as it is in its present form will perform the purpose that is necessary in order to ensure the smooth transition.

Those are my opening comments, Madam Chairman. I will gladly answer any questions you have.

The Chairman: Thank you very much, Mr. von Finckenstein. Senators, do you have any questions? Senator Oliver.

Senator Oliver: Thank you for your presentation, sir. I was interested in the response you gave. Tell me, are there any areas where the jurisdiction of the CRTC and your bureau overlap?

Mr. von Finckenstein: We do not overlap. We work in parallel. The CRTC is a regulator to the extent that it has the mandate to regulate, and it does regulate. That is an area from which we are precluded. To the extent that there are areas in which the CRTC has no competence to regulate, those areas fall under the Competition Act and we will deal with them.

Senator Oliver: As I understand it, the main reason that the licensing regime has been put under Bill C-17 is to counter possible anti-competitive behaviour, and "anti-competitive"

Ensuite, il y a la question du recours. Quel serait le recours indiqué? Contre qui faut-il l'intenter? Comment le fait-on respecter, surtout si l'auteur de l'abus est un autre pays?

Enfin, il y a la question du temps. Il faut beaucoup de temps pour obtenir une telle preuve et, ensuite, beaucoup de temps encore pour passer par les tribunaux ou par le Tribunal de la concurrence pour obtenir réparation. Dans l'intervalle, des participants canadiens sur le marché en souffriraient, ils en souffriraient énormément.

Pour toutes ces raisons, je crois que la Loi sur la concurrence ne suffit pas, pour l'instant, à traiter des problèmes susceptibles de survenir lorsqu'il y a un marché réglementé d'un côté et un marché libre de l'autre et qu'il est question de communications internationales.

Comme vous le savez, nous administrons ici une législation-cadre qui traite de l'activité économique et qui essaie de prendre en charge les cas d'abus. Nous n'avons pas le mandat voulu pour traiter d'autres questions qui relèvent de la Loi sur les télécommunications, notamment lorsqu'il s'agit de garantir le bon équilibre des comptes entre les sociétés de téléphonie ou encore de veiller à ce qu'il n'y ait pas de distorsion des échanges.

En bref, nous estimons que le projet de loi que vous avez devant vous est nécessaire pour une courte période, pour la période de transition, pour régler les problèmes qui se présentent lorsqu'on passe d'un marché réglementé à un marché libre. Lorsqu'il y a interaction entre les deux, il faut appliquer cet octroi de licences jusqu'à ce que l'autre marché soit déréglementé.

Une fois qu'il est déréglementé, nous croyons que le CRTC exercera son pouvoir d'empêchement et que nous, qui sommes responsables de la concurrence, prendrons le dossier en charge.

À la Chambre des communes, la portée de ce projet de loi a été restreinte, et les licences s'appliquent maintenant particulièrement aux services de communications internationales. Nous croyons que cette limitation se révèle très utile. Nous espérons et nous croyons que la loi, sous sa présente forme, permettra d'accomplir ce qu'il faut pour assurer une transition sans heurts.

Voilà donc mes observations préliminaires, madame la présidente: je serai heureux de répondre à toute question.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur von Finckenstein. Sénateurs, avez-vous des questions? Sénateur Oliver.

Le sénateur Oliver: Merci de nous présenter cet intéressant exposé, monsieur von Finckenstein. Dites-moi: y a-t-il des domaines où les compétences du CRTC et celles de votre bureau se chevauchent?

M. von Finckenstein: Il n'y a pas de chevauchement. Nous travaillons en parallèle. Le CRTC est l'autorité de réglementation, dans la mesure où il a le mandat de réglementer, ce qu'il fait d'ailleurs. C'est un domaine dont nous sommes exclus. Dans la mesure où il existe des domaines dans lesquels le CRTC n'est pas compétent pour réglementer, cela relève de la Loi sur la concurrence. C'est nous qui avons alors à en traiter.

Le sénateur Oliver: Si je comprends bien, la principale raison pour laquelle le régime d'octroi de licences a été établi dans le projet de loi C-17, c'est de contrer toute conduite

sounds to me like "Competition Bureau." That is why I am having difficulty in understanding why this is not a Competition Bureau matter; your own department, Industry Canada, is saying: "Our main concern is some type of anti-competitive behaviour. We are not sure quite what it may be, but that is why we feel we need this licensing regime."

If it is anti-competitive, why do they not add to your legislation to enable you to deal with this anti-competitive behaviour? That is what I gather you deal with mostly. As you said today, you deal with economic activity and anti-competitive abuses. Why would you not be dealing with this?

Mr. von Finckenstein: I would gladly deal with it if I had the capacity to do so, but, as I mentioned to you, it is difficult to obtain the evidence. As you know, the whole international communications system is based on a system whereby you get paid for terminating a call, not for initiating a call.

Assume you have a Canadian company at one end and a regulated company at the other end which has a monopoly position; it terminates the calls there, if it is a call that goes from Canada to that country. Most of the time the problem will be with underdeveloped countries where you have a state monopoly running the telephone company. There will be more calls from Canada to that country than vice versa to begin with, so you have an imbalance with the number of calls and the number of payments that are made to the other country.

In addition, since they have a monopoly, they can discriminate in terms of the rate that they charge to people who terminate in their country, while the calls that come to Canada come to a freely competitive and non-discriminatory market and will be done at the best rate possible. You have an imbalance there and they can leverage that to get unfair advantages, but I cannot establish that evidence. I do not have any way of getting the evidence that they charge differential termination rates.

Even if I did get that evidence, what would I apply to the court for by way of remedy? What kind of restraining order would I seek? What kind of fine would I seek? Who would be paying the fine, since there is no presence in this country?

Although it is anti-competitive behaviour, we do not yet know what it will be. We know we have seen some examples, and there will be others in the future, undoubtedly.

Senator Oliver: Could you tell me what some of the examples are? I have asked many witnesses and, frankly, the answers have not been forthcoming in a meaningful way. Could you give me

anticoncurrentielle. Or, qui dit «anticoncurrentiel» me semble parler du «bureau de la concurrence». C'est pourquoi j'ai de la difficulté à comprendre pourquoi il ne s'agit pas ici d'une affaire qui relève du Bureau de la concurrence; votre propre ministère, Industrie Canada, dit: «nous nous soucions surtout d'agissements anticoncurrentiels. Nous ne savons pas très bien quelle forme ces agissements pourraient prendre, mais c'est la raison pour laquelle nous croyons qu'il est nécessaire d'instaurer un régime d'octroi de licences.»

S'il est question d'atteinte à la concurrence, pourquoi alors ne pas ajouter à la loi qui régit votre bureau des dispositions pour contrer les agissements anticoncurrentiels? C'est ce à quoi vous me paraissez avoir affaire, pour la plus grande part. Comme vous l'avez dit aujourd'hui, vous traitez de l'activité économique et des abus qui portent atteinte à la concurrence. Pourquoi ne traiteriez-vous pas de cette question?

M. von Finckenstein: Je serais heureux de le faire si j'en avais la capacité, mais, comme je vous l'ai dit, il est difficile d'obtenir des éléments de preuve. Comme vous le savez, le système des communications internationales en entier repose sur un procédé selon lequel c'est la fin de la communication, et non pas le lancement, qui donne lieu au paiement.

Présumons qu'il y a à un bout une compagnie canadienne, et à l'autre, une société réglementée qui détient un monopole; c'est cette dernière qui met fin à la communication, si l'appel va du Canada au pays en question. La plupart du temps, les difficultés surviennent dans le cas des pays sous-développés où un monopole d'État dirige la société de téléphonie. Les appels du Canada à ce pays seront plus nombreux que les appels de ce pays au Canada, de sorte qu'il y a déséquilibre du nombre d'appels et du nombre de paiements faits à l'autre pays.

En outre, comme il s'agit là d'un monopole, l'autre pays peut pratiquer de la discrimination pour ce qui est du tarif imputé aux gens qui mettent fin à l'appel là-bas, alors que les appels qui viennent vers le Canada trouvent un marché concurrentiel et non discriminatoire, et ils se feront au meilleur tarif possible. Il y a là un déséquilibre que l'autre peut exploiter pour obtenir des avantages déloyaux, mais je ne peux en établir la preuve. Je n'ai aucune façon d'obtenir la preuve qu'il applique des taux différents pour la fin d'une communication.

Même si j'obtenais la preuve en question, comment pourrais-je m'adresser à un tribunal pour obtenir réparation? Quelle sorte d'injonction devrais-je essayer de faire établir? Quel genre d'amende devrais-je essayer de faire imposer? Qui paierait l'amende, étant donné que l'autre société n'a pas de présence au Canada?

Même s'il s'agit d'agissements anticoncurrentiels, nous ne savons pas encore quelle forme cela prendra. Nous avons été témoins de quelques exemples à cet égard, et il y en aura d'autres à l'avenir, sans aucun doute.

Le sénateur Oliver: Pourriez-vous me donner quelques exemples à ce chapitre? J'ai posé la question à de nombreux témoins et, pour être franc, les réponses n'ont pas été d'une très

some examples of this anti-competitive behaviour that you think might be caught by this new licensing regime?

Mr. von Finckenstein: My colleague Bob Lancop will talk to you about the Hong Kong example.

Mr. Robert Lancop, Assistant Deputy Director of Investigation and Research, Civil Matters, Competition Bureau, Industry Canada: This is an example that we are well aware of that has taken place.

Senator Oliver: We know about the Hong Kong scene, and that is already in the evidence. Can you give me other examples?

Mr. Lancop: I think there could be examples where you could have differential termination rates between a monopoly provider in a foreign country and Canadian providers in this country. If the rates, for instance, in country "M," the monopoly provider, are a dollar — I think there is a numerical example of this on the record — in a situation where we have two monopoly providers, presumably, there would be an equilibrium between the settlement rates, between the termination rates, a dollar in Canada and a dollar in "Country M." In a competitive market, the termination rates would presumably be competitive and would be substantially lower than that dollar.

If we have calls terminating in Canada at a substantially lower price than they are terminating in that country, that creates a payments imbalance and a trade imbalance. The only way to correct that imbalance would be to have a regime that enables Canada to deal directly with that type of situation. The one that they have come up with is the licensing regime, which enables Canada to deal directly with that and ensure that the companies terminating calls in Canada must abide by licence conditions that ensure that there will not be that type of discrimination.

Senator Oliver: Have you talked with the CRTC since this bill came to the Senate, to discuss the position you have advanced today? Can you tell us whether you discussed this with counsel in the Department of Industry before you came and made your presentation today?

Mr. von Finckenstein: I have not talked to the CRTC. As I mentioned to you, I will be making representations to them. The CRTC is a quasi-judicial body. I have a statutory right to make representations before them under section 125 of the Competition Act, and I will exercise that.

Senator Oliver: You have not exercised it yet in terms of this bill.

Mr. von Finckenstein: No. I have given them notice, in the legal jargon. I have filed an appearance. I will be making a submission later in this week. I will table with them my views, which will mirror exactly what I have talked to you about here, that I see the licensing regime as necessary to get a smooth transition period but that the licensing regime that they should adopt should be as light-handed as possible, as targeted as possible, and that they should forebear at the earliest possible opportunity.

grande utilité. Pourriez-vous me donner des exemples d'agissements anticoncurrentiels que permettrait de contrer, selon vous, ce nouveau régime d'octroi de licences?

M. von Finckenstein: Mon collègue, Bob Lancop, vous parlera de l'exemple de Hong Kong.

M. Robert Lancop, sous-directeur adjoint des enquêtes et recherches, Affaires civiles, Bureau de la politique de concurrence, Industrie Canada: C'est un exemple dont nous sommes bien au courant.

Le sénateur Oliver: Nous savons ce qui se passe à Hong Kong, nous avons déjà reçu des témoignages à cet égard. Pouvez-vous me donner d'autres exemples?

M. Lancop: Je crois qu'il pourrait y avoir des exemples de tarifs différents de fin de communication entre un fournisseur exerçant un monopole dans un pays étranger et un fournisseur canadien ici. Si, par exemple, le tarif du pays «M», celui qui a le monopole, est de 1 dollar — je crois qu'il y a des chiffres précis dans le dossier présenté — dans un cas où il y a deux fournisseurs qui ont le monopole, présumément, il y aurait équilibre entre les tarifs de règlement, entre les tarifs de fin de communication, un dollar au Canada et un dollar dans le pays «M». Sur un marché concurrentiel, le tarif de fin de communication serait présumément concurrentiel, et il serait beaucoup moins élevé que le dollar en question.

Lorsque la fin de la communication est faite au Canada à un tarif nettement moins élevé que dans l'autre pays, cela crée un déséquilibre des paiements et un déséquilibre des échanges. La seule façon d'y remédier consiste à appliquer un régime qui permet au Canada de traiter directement avec ce genre de situation. Ce que l'on a trouvé, c'est un régime d'octroi de licences qui permet au Canada de traiter directement avec cela et de s'assurer que les sociétés qui mettent fin aux communications au Canada respectent les conditions d'attribution de la licence, pour qu'il n'y ait pas cette forme de discrimination.

Le sénateur Oliver: Avez-vous parlé au CRTC depuis que le projet de loi a été renvoyé au Sénat pour discuter de la position que vous faites valoir aujourd'hui? Pouvez-vous nous dire si vous en avez discuté avec l'avocat du ministère de l'Industrie avant de venir ici et de nous présenter vos observations aujourd'hui?

M. von Finckenstein: Je n'ai pas parlé au CRTC. Comme je vous l'ai mentionné, je lui présenterai des observations. Le CRTC est un organisme quasi judiciaire. L'article 125 de la Loi sur la concurrence me donne le droit de lui présenter des observations, droit que j'entends exercer.

Le sénateur Oliver: Vous ne l'avez pas encore exercé dans le cas de ce projet de loi.

M. von Finckenstein: Non. Je lui ai signifié un avis, pour utiliser le jargon juridique. J'ai enregistré une comparution. Je présenterai des observations plus tard, cette semaine. Je déposerai un mémoire qui se veut le reflet fidèle de ce que je vous ai dit aujourd'hui — c'est-à-dire que je vois le régime d'octroi de licences comme étant nécessaire pour que la période de transition se déroule sans heurts, mais que le CRTC devrait adopter le régime le moins restrictif possible, le plus ciblé possible, et qu'il devrait se servir dès que possible de son pouvoir d'empêchement.

Senator Oliver: Did you talk to the counsel from Industry Canada before coming here today and giving your presentation? By "counsel" I mean "lawyer."

Mr. von Finckenstein: I am a lawyer myself, so I am aware of the proper term. I do not know who you have in mind. I have a special legal section that advises me as Director of Investigation and Research, which is a separate section within Industry Canada. These counsel, of course, advise me on matters on a daily basis, including matters with respect to any submission that we make to the CRTC.

Senator Oliver: Did you have discussions about the evidence other witnesses gave before this senate committee on Bill C-17 last week?

Mr. von Finckenstein: I have had briefings as to the concerns of the committee, which I have tried to address in my opening statement.

Senator Oliver: What is there in Bill C-17 that will permit the CRTC to overcome the three problems that you say the Competition Bureau would have: problems of evidence of abuse, remedy, and time?

Mr. von Finckenstein: In terms of remedy, they clearly have the power to suspend the licence or revoke the licence and, therefore, the provider could not do business in Canada. You have to be licensed.

As to the evidence they will be dealing with, I presume it will be with regard to a complaint being brought before them by the person suffering from the abuse. They will then hold a hearing. They will, obviously, hear these allegations, let us say against country "M," the monopoly provider from country "M." They will ask the monopoly provider from country "M" to take issue with them or rebut them. I do not have that ability. I cannot start a hearing on that basis. Monopoly provider "M" or its affiliate will appear, because, if they do not appear, they run the risk of losing their licence.

In terms of timeliness, the CRTC will structure the proceedings in the way that they see fit, obviously, trying to ensure due process but also realizing that time is money, that they have the ability to control their own schedule. I am driven by the schedule of the courts and the cases before them. I have to get the evidence, which will take a long time, and then I am subject to the vagaries of the court schedule.

To answer your three questions, that is why I think the CRTC will be in a much better position to quickly and efficiently deal with these issues, should they arise. The mere fact that the licensing is there may be sufficient to prevent anybody from even engaging in such behaviour.

Senator Poulin: Thank you, Mr. von Finckenstein and Mr. Lancop, for your excellent presentation. Did you have the opportunity to read Mr. Colville's presentation last week? Mr. Colville is a commissioner of the CRTC.

Le sénateur Oliver: Avez-vous parlé au conseil d'Industrie Canada avant de venir ici aujourd'hui pour présenter vos observations? Par «conseil» j'entends l'«avocat».

M. von Finckenstein: Je suis moi-même avocat; je suis donc conscient du terme qui convient. Je ne sais pas de qui vous parlez exactement. Je dispose d'une section juridique spéciale qui me conseille, à titre de Directeur des enquêtes et recherches, c'est-à-dire une division distincte à Industrie Canada. Les personnes qui s'y trouvent me prodiguent justement des conseils quotidiennement, notamment en rapport avec des questions touchant aux observations que je peux présenter au CRTC.

Le sénateur Oliver: Avez-vous discuté de la preuve que d'autres témoins ont présentée à notre comité au sujet du projet de loi C-17, la semaine dernière?

M. von Finckenstein: J'ai assisté à des séances d'information concernant les préoccupations du comité, ce dont j'ai essayé de traiter dans ma déclaration préliminaire.

Le sénateur Oliver: Qu'est-ce qui, dans le projet de loi C-17, permettrait au CRTC de surmonter les trois difficultés que vous avez évoquées en ce qui concerne le Bureau de la concurrence: la preuve relative aux cas d'abus, le recours et le temps?

M. von Finckenstein: Pour ce qui est des recours, il aurait clairement le pouvoir de suspendre ou de révoquer une licence; par conséquent, le fournisseur en question ne pourrait faire affaires au Canada. Il faut détenir une licence ici.

Quant à la preuve en la matière, je présume qu'il s'agit des cas où la personne victime des abus en question nous fera comparaître devant le CRTC, qui tiendra alors une audience. Il entendra évidemment les allégations — disons qu'elles sont portées contre le pays «M», fournisseur exerçant le monopole dans le pays «M». Il demandera au fournisseur monopolistique en question, celui du pays «M», de contester ou de réfuter les allégations. Je n'ai pas moi-même le pouvoir de le faire. Je ne peux instaurer des audiences de cette nature. Le monopole «M» ou son affilié comparaîtra, car s'il ne comparaît pas, il court le risque de perdre sa licence.

Quant au temps, le CRTC structurera les audiences comme il lui semble indiqué de le faire, évidemment, pour veiller à l'application régulière de la loi, mais en sachant aussi que le temps, c'est de l'argent, qu'il peut contrôler son propre horaire. Je suis moi-même assujéti à l'horaire des tribunaux et des causes qui s'y trouvent. Je dois obtenir la preuve, ce qui prend beaucoup de temps, puis je suis assujéti aux aléas du rôle.

Pour répondre à vos trois questions, voilà pourquoi je crois que le CRTC est beaucoup mieux placé pour régler rapidement et efficacement ces questions, lorsqu'elles surviennent. Le seul fait qu'il y ait un octroi de licences suffira peut-être à empêcher quiconque de s'adonner à de telles pratiques.

Le sénateur Poulin: Merci, Messieurs von Finckenstein et Lancop, de l'excellent exposé que vous avez présenté. Avez-vous eu l'occasion de lire le mémoire de M. Colville la semaine dernière? M. Colville est commissaire du CRTC.

Mr. von Finckenstein: No, unfortunately, I did not. I understand that he mentioned to you that he would engage in a light-handed licensing regime. To that extent, then it is to be hoped that our submission will fall on very fertile ground.

Senator Poulin: That is what I was led to understand also by their presentation. I think that your presentation and your submission to the CRTC will be very welcome.

Senator Forrestall: They needed time to collaborate, and they did.

Senator Oliver: There is no question about that.

Senator Bryden: Is there any relationship between the CRTC and your bureau? If you are making an appeal, do you appeal under some special provision?

Mr. von Finckenstein: The Competition Act provides that the director may intervene in any court proceedings or any federal tribunal proceedings in order to advance competition policy issues. I can intervene before any proceedings before the CRTC and give my viewpoint on any competition issues that may be involved in such hearings.

Clearly, in this case, where they have a hearing regarding the licensing of international telecommunications, it has a considerable competition aspects, so I use that right. I have given them notice that I will intervene and I will file a submission with them suggesting how they should implement this licensing regime.

Senator Bryden: That is not binding on them.

Mr. von Finckenstein: It is just a submission. However, generally, in the past at least, the CRTC and other bodies have looked with great interest at our submissions. They find them helpful because we do not represent a single party. We have no objective other than to further the competitive system, and so our submissions are usually given a good deal of attention.

Senator Forrestall: If nothing else, it highlights the need for the Competition Bureau in most of these areas for you people to take over. It is time that the CRTC went somewhere else, found some other useful work for those intelligent people to do and let the tribunal get on with the ordering of the process that is now in front of us.

Other than joining with others in welcoming your comments, I have no questions.

Mr. von Finckenstein: Thank you.

The Chairman: Do you wish to add anything else, Mr. von Finckenstein?

Mr. von Finckenstein: No, thank you, Madam Chairman.

The Chairman: Thank you very much for your presentation.

[Translation]

The Chairman: Resuming consideration of Bill C-17, the committee would now like to welcome the minister.

M. von Finckenstein: Non, malheureusement pas. Selon ce que j'en sais, il vous a fait part de son intention d'instaurer un régime d'octroi de licences peu restrictif. De ce point de vue, il est donc à espérer que notre mémoire trouvera là un terrain très fécond.

Le sénateur Poulin: C'est aussi la conclusion à laquelle je suis arrivée après son exposé. Je crois que votre exposé et votre mémoire au CRTC seront très bien accueillis.

Le sénateur Forrestall: Ils avaient besoin de temps pour collaborer, ce qu'ils ont fait.

Le sénateur Oliver: Il n'y a pas de doute là-dessus.

Le sénateur Bryden: Y-a-t-il un quelconque lien entre le CRTC et votre bureau? Si vous interjetez appel d'une décision, le faites-vous en application d'une disposition spéciale?

M. von Finckenstein: La Loi sur la concurrence prévoit que le directeur peut intervenir dans toute action en justice, notamment devant un tribunal fédéral, pour faire progresser un dossier relevant de la politique de concurrence. C'est mon droit d'intervenir dans toute action relevant du CRTC pour faire valoir mon point de vue sur toute question relative à la concurrence.

Visiblement, dans le cas qui nous occupe — il doit y avoir une audience concernant l'octroi de licences des télécommunications internationales —, l'aspect «concurrence» est très présent. J'exerce donc ce droit. Je signifie au CRTC que je vais intervenir et présenter un mémoire pour lui proposer une façon d'instaurer ce régime d'octroi de licences.

Le sénateur Bryden: Cela ne le lie en rien.

M. von Finckenstein: Ce ne sont que des observations. Toutefois, en règle générale, du moins par le passé, le CRTC et d'autres organismes ont porté un grand intérêt à nos observations. Ils les ont jugées utiles, car nous ne représentons pas une seule partie. Nous n'avons d'autre objectif que de faire progresser le système concurrentiel. Nos observations reçoivent donc habituellement beaucoup d'attention.

Le sénateur Forrestall: Ne fût-ce que pour cette raison, on voit la nécessité pour le Bureau de la concurrence d'intervenir dans la plupart de ces dossiers. Il est temps que le CRTC s'en aille, qu'il trouve un travail utile à ces gens intelligents et qu'il laisse le tribunal poursuivre la mise en ordre du processus que nous étudions aujourd'hui.

Comme les autres, je suis heureux d'avoir assisté à votre exposé, mais, par ailleurs, je n'ai pas de question.

M. von Finckenstein: Merci.

La présidente: Avez-vous quelque chose à ajouter, Monsieur von Finckenstein?

M. von Finckenstein: Non, merci, Madame la présidente.

La présidente: Je vous remercie beaucoup de l'exposé que vous nous avez présenté.

[Français]

La présidente: Nous reprenons l'étude du projet de loi C-17. Je vous souhaite la bienvenue, monsieur le ministre.

[English]

We are quite pleased to have you with us

[Translation]

Mr. John Manley, Minister of Industry: Thank you, Madame Chairman. I would like to first thank you for providing me with the opportunity to appear before this committee in support of Bill C-17, An Act to Amend the Telecommunications Act and the Teleglobe Canada Reorganization and Divestiture Act. I know that the committee has a busy schedule this session so I wanted to thank you for having afforded this Bill the priority that you have.

I understand that the committee has heard from a number of witnesses and has had the opportunity to explore its provisions in considerable depth. For my part, I would like to focus on the context of this legislation and why it is both important and timely.

[English]

The government's agenda as outlined in the Speech from the Throne sets out the course that it intends to take to ensure that Canada succeeds in a global, knowledge-based economy in the 21st century.

One of the first priorities has been to make Canada the most connected nation in the world, making sure that all Canadians can have access to the electronic highway and the information economy by the year 2000. To that end, one of our principles is to encourage competition, innovation and growth by liberalizing the market.

That liberalization began more than 10 years ago with the licensing of competitive cellular telephone service and moved forward with the privatization of Teleglobe and Telesat, the introduction of competition in long-distance telephone service and then the passage of the Telecommunications Act in 1993.

In the last two years, we have licensed suppliers of new services, including personal communications services and local multi-point communication services. We have also been pursuing the liberalization agenda at the international level.

The bill before you today paves the way to implementing the recent agreement to extend the GATS, the General Agreement on Trade and Services, to cover basic telecommunications services. Sixty-nine countries accounting for more than 90 per cent of the world's \$880-billion telecommunications market are part of this agreement under the auspices of the World Trade Organization.

As a result of the agreement, our telecommunications companies will have more secure access to major foreign markets such as the United States, the European Union and Japan, as well as the developing markets of Asia and Latin America.

Under the agreement, we will be making a few changes that will bring, as well, benefits to Canadians. First of all, we will enable Canadians to take full advantage of all the new and proposed mobile satellite services, regardless of the ownership of the satellites. We will end Telesat's monopoly on fixed satellite

[Traduction]

Nous sommes très heureux de vous avoir parmi nous.

[Français]

M. John Manley, ministre de l'Industrie: Je vous remercie madame la présidente. J'aimerais tout d'abord vous remercier de m'avoir donné l'occasion de comparaître devant votre comité aujourd'hui afin d'appuyer ce projet de loi C-17. Je sais que l'horaire du comité durant cette session est un peu chargé. Apparemment, le mien aussi. Je veux donc vous remercier d'avoir accordé la priorité à ce projet de loi.

Le comité a entendu plusieurs témoins et a eu l'occasion d'examiner en profondeur les dispositions du projet de loi. Pour ma part, j'aimerais insister sur le contexte de cette loi et sur les raisons pour lesquelles elle est si importante et opportune pour nous.

[Traduction]

Le programme du gouvernement, tel qu'il est décrit dans le discours du Trône, énonce les mesures que le gouvernement entend prendre pour faire en sorte que le Canada réussisse dans l'économie mondiale du savoir au XXI^e siècle.

Nous visons en priorité à faire du Canada la nation la plus branchée du monde et à nous assurer que tous les Canadiens auront accès d'ici l'an 2000 à l'infrastructure et à l'économie fondée sur l'information. À cette fin, nous avons pour principe de favoriser la concurrence, l'innovation et la croissance par une libéralisation de notre marché.

Cette libéralisation a débuté il y a plus de 10 ans par l'attribution de licences de téléphonie cellulaire en régime de concurrence et elle s'est poursuivie par la privatisation de Téléglobe et de Télésat, l'arrivée de la concurrence dans les services téléphoniques interurbains et l'adoption de la Loi sur les télécommunications en 1993.

Ces deux dernières années, nous avons attribué des licences à des fournisseurs de nouveaux services, dont des services de communications personnelles et des services de télécommunications multipoints locaux. Nous avons également étendu ces programmes de libéralisation à l'échelon international.

Le projet de loi que nous étudions aujourd'hui ouvre la voie à la mise en oeuvre de la récente entente visant à intégrer les services de télécommunications de base à l'Accord général sur le commerce des services. Soixante-neuf pays représentant plus de 90 p. 100 du marché mondial des télécommunications, dont la valeur s'établit à 880 milliards de dollars, sont signataires de cette entente sous l'égide de l'Organisation mondiale du commerce.

Grâce à cette entente, nos sociétés de télécommunications auront un accès plus sûr aux grands marchés étrangers comme ceux des États-Unis, de l'Union européenne et du Japon de même qu'aux marchés en développement d'Asie et d'Amérique latine.

En vertu de cette entente, nous procéderons à quelques changements qui profiteront aussi aux Canadiens. D'abord, nous permettons aux Canadiens de tirer pleinement parti de tous les services mobiles par satellite, nouveaux et proposés, qui que soient les propriétaires des satellites. Nous mettrons fin au

services. We will also end Teleglobe Canada's monopoly on overseas cables and earth stations. We will authorize foreign carriers to have full ownership of international submarine cables landing in Canada. We will, however, maintain our general foreign investment regulations to ensure that our national networks remain in the hands of Canadian interests.

The bill you are considering today will also strengthen our ability to keep pace with a rapidly changing telecommunications environment. The CRTC will have the power to introduce a licensing regime to ensure that all providers of international services play by the same rules.

The CRTC is holding public hearings on the issue of international services, including licensing. The bill needs to be passed so that the CRTC can complete this process and introduce the new rules by October 1, 1998. The bill also amends the Teleglobe Canada Reorganization and Divestiture Act, to repeal the special ownership and other provisions related to ending Teleglobe's monopoly. As a result, Teleglobe will be governed by the same ownership rules as all other Canadian carriers.

The benefits flowing from the GATS agreement are significant. We anticipate that Canadian businesses and consumers will gain access to a wide variety of world-class telecommunication services at competitive prices. Canadian telecom service providers will be able to penetrate new markets, and Canadian telecom manufacturers will find a new demand for their state-of-the-art products as telecom operators around the world prepare for increased levels of competition.

Open competition in the telecommunications services sector represents an important component of the Canadian strategy to develop the information-based economy. We know that the best, as well as the fastest, way to build an information-based economy is to unshackle the competitive and innovative energies that exist in the private sector in Canada already.

I know that quite a number of witnesses have already appeared before you. I have had some indication of the comments that they had made to you. It has been indicated to me that the private sector, and I have met with many of them, are all in favour of proceeding with the legislation.

While some witnesses, I gather, suggested minor modifications, the majority are urging speedy passage of the bill in its current form.

monopole de Télésat sur les services par satellite géostationnaire. Nous mettrons un terme aussi au monopole de Téléglobe Canada sur les câbles transocéaniques et les stations terrestres. Nous autoriserons les entreprises étrangères de télécommunications à avoir l'entière propriété des câbles sous-marins internationaux atterrissant au Canada. Toutefois, nous conserverons notre réglementation générale sur les investissements étrangers pour que les réseaux nationaux continuent d'appartenir à des intérêts canadiens.

Le projet de loi que vous étudiez aujourd'hui accroîtra aussi notre capacité de suivre le rythme rapide des changements à l'environnement des télécommunications. Le CRTC aura le pouvoir d'adopter un régime d'attribution de licences lui permettant d'imposer les mêmes règles à tous les fournisseurs de services internationaux.

Le CRTC tient des audiences publiques sur l'ensemble de la question des services internationaux, dont l'attribution de licences. Le projet de loi doit être adopté pour que le CRTC puisse terminer ces audiences et appliquer les nouvelles règles d'ici le 1^{er} octobre 1998. Le projet de loi modifie aussi la Loi sur la réorganisation et l'aliénation de Téléglobe Canada pour abroger les dispositions relatives à la propriété spéciale et à la fin du monopole de Téléglobe. Téléglobe sera en conséquence régie par les règlements sur la propriété qui s'appliquent à toutes les autres entreprises canadiennes de télécommunications.

Les avantages qui découleront de l'entente relative à l'AGCS sont importants. Nous nous attendons à ce que les entreprises et les consommateurs canadiens aient accès à un large éventail de services de télécommunications de classe internationale, à des prix concurrentiels. Les fournisseurs canadiens de services de télécommunications pourront pénétrer de nouveaux marchés, et les fabricants du secteur des télécommunications verront apparaître, alors que les exploitants de télécommunications du monde entier se préparent à une concurrence acharnée, une demande nouvelle de leurs produits à la fine pointe de la technologie.

L'arrivée de la concurrence dans le secteur des services de télécommunications représente un élément important de la stratégie canadienne de développement de l'économie fondée sur l'information. Nous savons que la meilleure façon, et la plus rapide, d'ériger une infrastructure économique fondée sur l'information consiste à libérer l'énergie innovatrice et concurrentielle que recèle le secteur privé au Canada.

Je sais qu'un grand nombre de témoins ont déjà comparu devant vous. On m'a indiqué les commentaires qu'ils ont formulés. J'ai par ailleurs appris que le secteur privé, dont j'ai rencontré bon nombre de représentants, appuie l'adoption du projet de loi.

Même si je crois comprendre que certains témoins ont proposé d'apporter des modifications mineures, la majeure partie des témoins prônent une adoption rapide du projet de loi sous sa forme actuelle.

[Translation]

Madam Chairman, I would like to adopt the majority view in this case by requesting the committee proceed expeditiously with the bill as proposed.

Again, I want to thank the Senate committee for its full and thoughtful consideration of all the possible impacts of the bill on Canadian consumers and on the telecommunications service providers that constitute the industry, and for giving me the opportunity to speak to you. If you have any questions, I would be pleased to respond.

[English]

Senator Rompkey: I want to welcome the minister. I was interested in his comments on this bill. He said in the course of those comments that we should be concerned about the context, or we should be aware of the context, and that it was his objective to make Canada the most connected country in the world and to encourage competition.

I want him to cast his mind ahead somewhat, to go beyond the present circumstances. We have gone part of the way in terms of liberalization and we have gone part of the way in terms of bringing certain countries into the WTO. I want to ask him specifically about China in the future. When does he think that China might be brought into this particular regime? I want him to cast his mind ahead of where we are now, to see where we are going in terms of liberalization and in terms of bringing even more countries into the context that he talked about.

Mr. Manley: That is a good question. In the People's Republic of China, for example, in a given year, currently, the installation of new telephone lines is equivalent to the entire installed base that exists in Canada. Every year, basically, they are building our entire phone system.

That presents an enormous opportunity to Canadian firms. Nortel is there in China and manufactures in China, as well as supplying from other sources. Newbridge is a presence there, and other Canadian telecom firms do likewise.

China, together with other developing countries, presents a great opportunity. Frankly, Senator Rompkey, if you think of the fact that half of the world's population has not yet made a telephone call, the potential expansion of the market for telecommunications products and services is enormous.

As far as the WTO is concerned, of course, the Chinese would like very much to become part of the World Trade Organization. Undoubtedly, over time they will do so. In the meantime, they have introduced a competitive environment in China. There is both a state-owned telephone system and an independent telephone system, which provides, at a somewhat rudimentary level, a competitive framework. I expect that you will see increasingly, as you are in the context of this agreement, that that will be the formula that most countries will adopt as the means of delivering as rapidly as possible, at the lowest price possible, telephone services to their people.

[Français]

Madame la présidente, j'aimerais me joindre à la majorité et demander au comité de traiter rapidement le projet de loi, tel qu'il est proposé.

Je veux remercier à nouveau le comité sénatorial et tous les sénateurs d'avoir examiné à fond toutes les conséquences possibles du projet de loi sur les consommateurs canadiens et sur les fournisseurs de services de télécommunications qui composent l'industrie des télécommunications, ici au Canada, et de m'avoir permis de prendre la parole aujourd'hui. S'il y a des questions, je suis prêt à répondre.

[Traduction]

Le sénateur Rompkey: Je tiens à souhaiter la bienvenue au ministre. Ses commentaires sur le projet de loi m'ont intéressé. Dans ceux-ci, il a affirmé que nous devrions nous préoccuper du contexte, ou que nous devrions y être sensibilisés, et qu'il avait pour objectif de faire du Canada le pays le plus branché du monde ainsi que d'encourager la concurrence.

J'aimerais l'amener à se projeter dans le temps, à aller au-delà du présent. Nous avons fait des progrès sur la voie de la libéralisation, et nous avons fait des progrès sur la voie du ralliement de certains pays à l'OMC. J'aimerais l'interroger en particulier sur la Chine de demain. À son avis, quand la Chine sera-t-elle associée à ce régime particulier? J'aimerais qu'il se projette dans le temps par rapport au moment présent, du point de vue de l'avenir de la libéralisation et du ralliement d'un nombre encore plus grand de pays, dans le contexte qu'il a évoqué.

M. Manley: C'est une bonne question. Dans la République populaire de Chine, par exemple, on installe chaque année une quantité de nouvelles lignes téléphoniques, égale à l'ensemble du réseau canadien. Essentiellement, ils aménagent chaque année notre réseau téléphonique complet.

Voilà qui représente un débouché pour les entreprises canadiennes. La société Nortel est présente en Chine et y fabrique des produits, en plus de s'approvisionner auprès d'autres sources. La société Newbridge y est aussi présente, et d'autres entreprises canadiennes du secteur des télécommunications font de même.

La Chine, tout comme d'autres pays en voie de développement, représente un débouché considérable. Quand on pense que la moitié des habitants de la planète n'ont pas encore effectué un appel téléphonique, sénateur Rompkey, on constate que le potentiel d'expansion du marché des produits et des services des télécommunications est franchement énorme.

En ce qui concerne l'OMC, bien entendu, les Chinois aimeraient beaucoup adhérer à l'Organisation. Il ne fait aucun doute que leur vœu sera un jour exaucé. Entre-temps, ils ont introduit en Chine un climat concurrentiel. Il existe à la fois un réseau téléphonique d'État et un réseau téléphonique indépendant, qui assure, à un niveau quelque peu rudimentaire, un cadre concurrentiel. Dans le contexte de l'accord, je m'attends à ce que de plus en plus de pays adoptent cette formule comme moyen d'assurer des services téléphoniques à leurs citoyens, le plus rapidement possible et au meilleur prix possible.

Senator Rompkey: Do we have a strategy for encouraging that, for encouraging the Chinese to come into this system?

Mr. Manley: Certainly, on a bilateral level there are many contacts between Canada and China that touch on the telecom sector. We provide assistance to both companies that are involved there, but also, government to government, we have provided advice and counsel on our system, our regulatory procedures, and how we have gone about structuring our market as it develops.

The challenges are quite different. The challenge in many less developed countries, China being an example, is delivering a basic service, which is quite different.

In Canada, every household that wants a telephone has one, which means we have a 99-per-cent penetration rate. It is quite a different situation in countries like China, where there may not be a telephone in the village, let alone in every household. Their current challenges are quite different from the ones that we face, but those are consistent with an industrial and trade strategy that we pursue that would see the encouragement of Canadian participation in the development of that market.

Senator Bryden: Mr. Minister, I wish to follow up on one of the things that you just said in answer to Senator Rompkey, namely, that half of the people in the world have not made a telephone call. Basically, that means there is a huge amount of opportunity out there. I think everybody recognizes that.

Mr. Manley: I think the other half have left a message for me, but I am not sure.

Senator Bryden: What that made me think of was something I read this week in our local newspaper in Bayfield, New Brunswick. It was a warning. Apparently people have been receiving phone calls in which the person identifies himself as representing one of the phone companies — I think it is AT&T. That person says he is checking the service provision the company is providing and, in order to be able to check it out, he asks you to please press the numbers 9, * and #. I think I have that right. Most people being asked to do that, in fact, do it. However, if you do that, apparently it immediately transfers all of the caller's long-distance calls to your phone number.

A good number of the calls originate, strangely enough, in prisons or places of incarceration. It does not surprise me at all that that could be possible within Canada, within our system, but whether it is true or not, I do not know. I do know it is true that I read it in the paper.

My point is this: If somebody has figured out a way of transferring long-distance calls from a pay phone, for example, so that he does not have to use his credit card or otherwise pay for the calls, we should, in our domestic area, be able to deal with that. After all, we have been able, somehow, to handle the sex calls and pornographic calls, and so on, within North America.

Le sénateur Rompkey: Disposons-nous d'une stratégie pour encourager ce phénomène, pour encourager la Chine à adopter un tel régime?

M. Manley: Au niveau bilatéral, il existe certes de nombreux contacts entre le Canada et la Chine qui ont trait au secteur des télécommunications. Nous fournissons de l'aide aux deux sociétés qui y font des affaires, mais nous avons également fourni, de gouvernement à gouvernement, des conseils sur notre régime, nos procédures de réglementation et la façon dont nous avons structuré notre marché au fil de sa croissance.

Les défis sont relativement différents. Dans bon nombre de pays moins industrialisés, le défi consiste à assurer un service de base, ce qui est très différent.

Au Canada, chaque foyer qui le souhaite dispose d'un téléphone, de sorte que nous avons un taux de pénétration de 99 p. 100. Dans des pays comme la Chine, où il n'y a peut-être pas de téléphone dans un village, et encore moins dans chaque foyer, la situation est relativement différente. Les défis à relever sont relativement différents de ceux auxquels nous sommes confrontés, mais ils sont à la mesure de la stratégie industrielle et commerciale que nous observons, stratégie qui pourrait avoir pour effet de stimuler la participation du Canada à l'expansion de ce marché.

Le sénateur Bryden: Monsieur le ministre, j'aimerais revenir sur une chose que vous avez dite en réponse au sénateur Rompkey, à savoir que la moitié des habitants du monde n'ont jamais effectué un appel téléphonique. Foncièrement, il s'ensuit que le débouché qui s'offre à nous est énorme. Je pense que tout le monde en convient.

M. Manley: Je pense que l'autre moitié des habitants de la planète m'ont laissé un message, mais je n'en suis pas certain.

Le sénateur Bryden: Cette situation m'a rappelé un article que j'ai lu dans notre journal local, à Bayfield, au Nouveau-Brunswick. C'était une mise en garde. Apparemment, des gens personnes avaient reçu des appels téléphoniques d'une personne qui prétendait représenter une des compagnies de téléphone — je pense que c'est AT&T. Cette personne disait vérifier la qualité du service offert. À ce titre, elle demandait à ses interlocuteurs de bien vouloir appuyer sur les touches 9, * et #. Je pense que c'était cela. La plupart des personnes à qui on a demandé d'agir de la sorte ont obtempéré. Si vous agissez de la sorte, il semble toutefois que tous les appels interurbains de la personne qui vous téléphone sont imputés à votre numéro de téléphone.

Curieusement, un bon nombre des appels émanent de prisons ou de centres de détention. Étant donné le système que nous avons, je ne suis pas du tout surpris que cela soit possible au Canada, mais j'ignore si c'est vrai ou non. Tout ce que je sais, c'est que j'ai lu un article de journal à ce sujet.

Voici où je veux en venir: si une personne a trouvé le moyen d'imputer à un autre numéro de téléphone les appels interurbains effectués à partir d'une cabine téléphonique, par exemple, de sorte qu'elle n'a pas à utiliser sa carte de crédit ni à assumer autrement les coûts de l'appel, nous devrions, sur la scène intérieure, être en mesure de pallier ce problème. Après tout, nous avons été en

However, is there any way to control it internationally? What happens if the call, with that approach, originates outside Canada?

Members of this committee have heard me say this before how reassuring it is, when you are outside the country, to hit the correct six digits and hear the voice come on and say: "Welcome to Canada. For service in English, dial 1. For service in French, dial 2."

If the call comes from Zaire or Belgium, say, how would that be stopped? Is there an international agency that controls this? Is there some mechanism? These calls are now going through privately funded or privately owned marine cables. Is there any CRTC-like body internationally to whom a consumer would complain and say, "I am getting all these calls charged to my phone and they are all originating in Zaire," or wherever?

Mr. Manley: I have never heard that complaint before, Senator Bryden, which is not to say that it has not happened. Fundamentally, a telephone customer has a contract with the service provider, whether it is one of the Stentor companies or one of the competitors for long distance service, and, certainly, in the local market customers could be receiving service from a competitor as well. They are not responsible for calls that are not properly charged to their account. They are entirely within their rights to decline payment.

Where the CRTC has intervened has been in cases where there have been complaints about the behaviour of licensed operators. For example, in a competitive telephone market, as we have, sometimes there are complaints about the long-distance service providers switching people or pestering them, or various other things, and the CRTC does follow up on those complaints.

Fundamentally, I think it is the same as if somebody gets hold of your credit card number and charges things to your account. Your contract does not require you to pay for things that you have not bought, nor are you required to pay for somebody else's phone calls.

Senator Bryden: Maybe it is not so anymore, but it used to be the case that, if you did not pay your phone bill, they shut your phone off. They do not stop me from buying things because somebody has charged something on my credit card. My recourse in that instance is to do one of two things, presumably. I can go to the courts, get my phone reconnected or go, hopefully, to the CRTC and say: Look, I am being mistreated here by my service provider.

My question is, if that situation occurs under the international scenario that is developing, is there any body to whom one would appeal, other than his own domestic regulator?

mesure, d'une façon ou d'une autre, de remédier au problème des appels obscènes et pornographiques en Amérique du Nord. Cependant, est-on en mesure de maîtriser la situation à l'échelle internationale? Que se passe-t-il si l'appel effectué à une telle fin émane de l'extérieur du Canada?

Comme je l'ai déjà mentionné aux membres du comité, il est très rassurant, lorsqu'on se trouve à l'extérieur du pays, d'entrer les six bons numéros et de s'entendre dire: «Bienvenue au Canada. Pour le service en anglais, faites le 1. Pour le service en français, faites le 2.»

Si, disons, l'appel émane du Zaïre ou de la Belgique, comment pourrait-on intervenir? Existe-t-il un organisme international ayant pour mandat de prévenir ce genre de situation? Existe-t-il un mécanisme quelconque? À l'heure actuelle, ces appels transitent par des câbles sous-marins appartenant à des intérêts privés ou financés par eux. Existe-t-il, sur la scène internationale, un organisme apparenté au CRTC auquel un consommateur peut se plaindre de ce que des appels émanant du Zaïre sont imputés à son numéro de téléphone, ou quelque chose du genre?

M. Manley: Sénateur Bryden, je n'ai jamais entendu parler de ce genre de problème, ce qui ne veut pas dire qu'il ne se pose pas. Essentiellement, le consommateur d'un service téléphonique est lié par contrat au fournisseur, qu'il s'agisse de l'une des entreprises du groupe Stentor ou de l'un de ses concurrents dans le créneau des appels interurbains. De plus, il ne fait aucun doute que les consommateurs du marché local peuvent aussi bénéficier des services d'un concurrent. Les consommateurs ne sont pas responsables des appels imputés par erreur à leur compte. Dans de tels cas, ils sont entièrement fondés à refuser de payer.

Le CRTC a été appelé à intervenir dans le cas des plaintes concernant le comportement d'exploitants licenciés. Dans un marché de la téléphonie concurrentiel comme celui que nous avons, il arrive parfois, par exemple, que des plaintes soient déposées à propos de fournisseurs de services interurbains qui abonnent certaines personnes à leur insu, les harcèlent ou d'autres problèmes du genre. Dans de tels cas, le CRTC effectue un suivi.

Foncièrement, je pense que la situation est un peu la même que si quelqu'un utilise votre numéro de carte de crédit pour imputer des frais à votre compte. Votre contrat ne vous oblige pas à payer les articles que vous n'avez pas achetés, et vous n'êtes pas non plus tenu d'assumer les frais des appels téléphoniques de quelqu'un d'autre.

Le sénateur Bryden: Ce n'est peut-être plus le cas aujourd'hui, mais il fut un temps où l'abonné qui n'acquittait pas sa facture se faisait couper le téléphone. On ne m'empêche pas d'acheter des choses parce que quelqu'un a imputé des frais à ma carte de crédit. Dans un tel cas, je suppose que deux recours s'offrent à moi. Je peux m'adresser aux tribunaux pour obtenir le rebranchement de mon téléphone ou, avec un peu de chance, m'adresser au CRTC pour me plaindre du traitement que m'a réservé mon fournisseur de services.

Ma question est la suivante: si, dans le contexte du régime international en voie d'émergence, un tel problème se pose, existe-t-il un organisme auquel une personne lésée puisse

Mr. Manley: We are operating in a hypothetical world here, but your relationship still is domestic. It is still your telephone service providers that you contract with in New Brunswick that you have the right to complain to, and they are still supervised by the CRTC. Despite the fact that through some technologically peculiar fashion an international charge has been assigned to your account, you can still resist payment on the basis that this was not properly charged to you.

You are right that there might be some dispute resolution issues that compound that, but, clearly, if this were a continuing problem, then whoever the cost ultimately falls on — presumably, in this case your telephone company — would want to determine how to stop this particular practice from happening in the future.

There is not an international CRTC-like body, but the situation you have described is one that seems to be technologically based and, presumably, there is a technical solution to it.

Senator Bryden: I have a question that relates to the one hundred per cent ownership of the submarine cables. Why is it that one hundred per cent foreign ownership of submarine cables would be allowed, but not of a whole array of other stuff? My concern, which once again is hypothetical, is that I assume there is no restriction on the number of submarine cables coming into Canada that one owner could own.

Mr. Manley: No.

Senator Bryden: One owner or one provider of submarine cables, in fact, either directly or because of mergers and acquisition, could end up owning and controlling all of the submarine cables coming into and going out of Canada. If that is the case, are we not at risk? Does that not make us vulnerable to that provider, if he wishes to shut us off? Maybe it does not, but can you tell me.

Mr. Manley: First of all, if you had a complete concentration of ownership, your first worry would not be about being shut off; it would be about cost. As we go to an increasingly competitive environment for international calls, you will have other routing mechanisms; in other words, international calls, transatlantic calls, do not need to go through undersea cables that land in Canada. If there were behaviours as you described, they could take some of the other routes that already exist. There are cables that land directly in the United States.

Senator Bryden: The concern that I have is that we are rushing madly into globalization in the belief that anything that makes us any more globally connected is great. I do have a concern that we may get this and then wonder what have we done. Is it open to international abuse to direct consumers? If so, what do you do

s'adresser, hormis l'organisme de réglementation de son propre pays?

M. Manley: Nous nous trouvons ici dans la sphère de l'hypothétique, mais la relation est toujours nationale. Vous avez toujours le droit de vous plaindre auprès du fournisseur de services téléphoniques du Nouveau-Brunswick auquel vous êtes lié par contrat, et ce dernier demeure supervisé par le CRTC. Même si, au moyen d'un curieux tour de passe-passe technologique, on a imputé un appel international à votre compte, vous avez toujours le droit de refuser de payer au motif que l'appel vous a été incorrectement facturé.

Vous avez raison de dire que certaines questions touchant le règlement de différends risquent d'aggraver la situation mais, en cas de problème constant, il apparaît clairement que la partie à laquelle, en dernière analyse, incombe la responsabilité du coût — dans ce cas-ci, on peut imaginer qu'il s'agit de votre compagnie de téléphone — voudra se donner les moyens d'empêcher une telle pratique à l'avenir.

Il n'existe pas, sur la scène internationale, d'organisme s'apparentant au CRTC, mais le problème que vous avez décrit est à caractère technologique, et on peut supposer qu'il existe une solution technique.

Le sénateur Bryden: J'ai une question à propos de la propriété à 100 p. 100 des câbles sous-marins. Pourquoi autoriserait-on la propriété étrangère à 100 p. 100 de câbles sous-marins, tandis qu'on impose toutes sortes d'autres interdictions? Ma préoccupation, une fois de plus hypothétique, tient au fait qu'il n'y aurait pas, je suppose, de limites quant au nombre de câbles sous-marins rejoignant le Canada que l'intéressé pourrait posséder.

M. Manley: Non.

Le sénateur Bryden: En fait, un propriétaire ou un fournisseur de câbles sous-marins pourrait, de façon directe ou à la suite de fusions et d'acquisition, en venir à posséder et à contrôler tous les câbles sous-marins qui aboutissent au Canada et en partent. Si tel est le cas, ne courons-nous pas un risque? Ne sommes-nous pas dès lors à la merci d'un tel fournisseur, qui pourrait choisir de nous isoler? Ce n'est peut-être pas le cas, mais vous pourriez nous éclairer sur ce point.

M. Manley: D'abord, en cas de concentration complète de la propriété, la première préoccupation tiendrait non pas au risque d'interruption de services, mais bien plutôt au coût. Comme, dans le domaine des appels internationaux, la concurrence est de plus en plus vive, on aura accès à d'autres mécanismes d'acheminement; en d'autres termes, les appels internationaux et les appels transatlantiques n'ont pas à passer par des câbles sous-marins aboutissant au Canada. En cas de comportements comme ceux que vous décrivez, on pourrait s'en remettre à d'autres modes d'acheminement qui existent déjà. Il y a des câbles qui aboutissent directement aux États-Unis.

Le sénateur Bryden: La difficulté que j'ai, c'est que nous nous lançons tête baissée dans la mondialisation avec la conviction que tout ce qui a pour effet de nous lier davantage au reste du monde est avantageux. Ce que je crains, c'est que, une fois que nous y serons parvenus, nous n'ayons à nous en repentir. Ne peut-on

about it? You are not expected to be an expert in this area, but you have done what you can to answer that.

We may truly believe that opening things up to the private sector will increase competition and lead to better prices, but that is what we thought would happen with the banks, too, and now we have two big banks that are going to be merging, and there is no reason to assume that it will stop there either; we may end up with five banks or we may end up with one huge bank.

My concern is that the other side of the issue must also be addressed.

Mr. Manley: I will not enter into the bank debate, but I think that our experience in the telecommunications market is that we have seen prices fall. I was a student in Europe in 1971. In the whole year I was there, I made only two phone calls home, because it was expensive and you thought about it before you made a transatlantic phone call. Now just consider the difference in price. Transatlantic calls now cost what it used to cost to make long distance calls domestically. In every area where a competitive market has been created, we have seen prices fall. That is partly because of competition, but it is also partly because of technology.

You see the same phenomenon in the entire telecommunications sector, where computing power is increasing exponentially and the cost is declining. That is directly a contributor to the declining cost in telecommunications. We are moving into quite a different situation here, where, as some of the commentators have described, we are really experiencing the death of distance. Distance between points is no longer going to be a cost factor in communications.

The difference becomes one of quality; in order to be successful in the business, you are going to need to find ways to add value to the service you are providing. That is where I am intent on seeing Canadian firms leading the way to establishing the best kinds of services at the best price and adding the value that is going to be necessary to be successful in this expanding market.

Senator Bryden: I agree with all of what you are saying with respect to how it is happening right now. I come from a very small place and I have gone through the experience of seeing our costs of things like groceries and those sorts of things go down dramatically as far more efficient and larger providers came into the community. Indeed, they went down so dramatically that they put the local grocers out of business. We also had the experience that, once the local grocers were out of business, prices no longer went down. As a matter of fact, they started to go up.

I am concerned that no one seems to be looking at the possibility that, if you put global communications and global connectivity together with the globalization of the conglomerates,

craindre que les consommateurs directs ne puissent faire l'objet d'abus à l'échelle internationale? Le cas échéant, que peut-on faire pour y remédier? Nous ne nous attendons pas à ce que vous soyez un spécialiste de cette question, et vous avez fait ce que vous avez pu pour répondre.

Nous pouvons bien avoir la conviction que le fait d'ouvrir des marchés au secteur privé stimulera la concurrence et débouchera sur de meilleurs prix. C'est ce que nous avions prévu dans le secteur des banques, et nous nous retrouvons aujourd'hui face à deux grandes banques qui souhaitent fusionner leurs activités. D'ailleurs, il n'y a aucune raison de croire que les choses s'arrêteront là: nous nous retrouverons peut-être avec cinq banques ou avec une seule banque aux dimensions colossales.

Ce que je dis, c'est qu'on souhaite aussi tenir compte de l'envers de la médaille.

M. Manley: Je n'entrerai pas dans le débat sur les banques, mais je pense que, dans le marché des télécommunications, nous avons été témoins d'une baisse des prix. En 1971, j'étudiais en Europe. Pendant l'année que j'ai passée en Europe, je n'ai téléphoné à la maison qu'à deux reprises parce que c'était coûteux de sorte que, avant d'effectuer un appel transatlantique, il fallait y penser à deux fois. Aujourd'hui, il suffit de se pencher sur les écarts de prix. Actuellement, les appels transatlantiques coûtent ce que coûtaient autrefois les appels interurbains intérieurs. Dans tous les secteurs où on a créé un marché concurrentiel, les prix ont baissé. Le phénomène s'explique en partie par la concurrence, mais aussi en partie par la technologie.

On observe le même phénomène dans tout le secteur des télécommunications, où la puissance de l'informatique augmente de façon exponentielle et où les prix diminuent. Il s'agit d'un facteur qui contribue directement à la diminution des coûts dans les télécommunications. Ici, nous allons au devant d'une situation toute différente: comme certains analystes l'ont mentionné, nous sommes témoins de l'abolition de la distance. Dans les communications, la distance entre deux points ne sera plus un facteur de coûts.

La différence a donc trait à la qualité; pour que l'entreprise réussisse, on trouve les moyens d'ajouter de la valeur au service offert. Voilà où je compte sur les entreprises canadiennes pour paver la voie à l'établissement des meilleurs types de service possibles, offerts aux meilleurs prix possibles, et pour ajouter de la valeur à leurs produits, comme il faudra le faire pour réussir dans ce marché en expansion.

Le sénateur Bryden: En ce qui concerne la situation actuelle, je suis d'accord avec tout ce que vous dites. Je viens d'un endroit tout petit, et j'ai été témoin de la chute spectaculaire du prix de toutes sortes d'articles, notamment les produits d'épicerie, en raison de l'arrivée dans la collectivité de fournisseurs nettement plus grands et plus efficaces. En fait, les prix ont chuté tant et si bien que les épiciers locaux ont été acculés à la faillite. Une fois les épiciers locaux en faillite, nous avons aussi constaté que les prix ont cessé de baisser. En fait, ils ont commencé à augmenter.

Ce que je crains, c'est que personne ne semble envisager la possibilité que la conjugaison de la connectivité et des communications mondiales avec la mondialisation des

then with the mergers that may take place, and so on, some large organization may get principal control of almost everything — not necessarily just of this one area, but of any of these areas — and will be able to hold a host of countries to ransom to pay whatever their rate is because the competition has been removed or absorbed.

Mr. Manley: In economic terms, you describe the emergence of a monopoly, and in virtually all of the developed countries, there are various sorts of agencies that have the jurisdiction to deal with concentration of economic power by a monopoly. At this point in time, what we are seeing is increased numbers of competitors rather than a decrease in the number of competitors. You are seeing new players emerging at a rapid rate, and on a large scale. There are companies like Worldcom that you and I had not heard of two years ago. Suddenly, they own one of the largest telecom companies in the world.

The same is true in information technologies: the field is developing so rapidly that you are getting new players created and new alliances forming to create new competitive tensions rather than, at this point at least, a tendency to concentration. There is every reason to believe that that will continue, because, in fact, as I was saying earlier, the challenge in the business is going to be to add value.

In the past, telephone companies made their money, really, out of rent, out of their basic infrastructure. Once you put the lines in and connected everybody, then the phone bills just kept getting paid every month. Rates were regulated and you were a regulated monopoly and you could not lose.

With the decline in cost of connectivity, with the cost of fibre just dropping, you are not going to be able to make a lot of money out of your infrastructure. You are going to have to make it out of providing value added, providing services. That is a much easier market to get entry to than when you actually had to figure out a way to lay cable to everybody's house. That is a constant. The cable is there, and it will continue to get upgraded and there are ways they will get compensated for doing it.

Anybody can come up with a new approach as to how you deliver services or how you add value to services. We are seeing it in Canada. We are seeing cable companies that are coming into the market with new concepts of how to deliver not only their traditional services but basic telephony. You have telephone companies having test markets for delivery of cable, essentially what was cable services, and you have computing power linked into it. This is what convergence is all about. There are new software companies coming up with new applications.

All of this suggests to me that the market is going to diversify rather than concentrate, because no one big organization is going to be smart enough to think of all the new applications. In fact, the

conglomérats de même qu'avec d'éventuelles fusions, et cetera, ne permette à une quelconque grande société de s'arroger le contrôle principal de presque tout — pas nécessairement dans ce secteur précis, mais dans l'un ou l'autre de ces secteurs — auquel cas elle pourrait obliger un grand nombre de pays à payer le tarif qu'elle juge bon d'imposer, la concurrence ayant été supprimée ou absorbée.

M. Manley: Sur le plan économique, vous décrivez l'émergence d'un monopole et, dans la quasi-totalité des pays industrialisés, il existe divers types d'organismes qui ont pour mandat de s'occuper de la concentration de la puissance économique dans un monopole. Pour le moment, on est témoin non pas de la diminution, mais bien plutôt de la multiplication du nombre de concurrents. De nouveaux intervenants font leur apparition à un rythme accéléré, et sur une grande échelle. Il existe des sociétés comme Worldcom dont ni vous ni moi n'avions entendu parler il y a deux ans. Soudainement, elle possède l'une des plus importantes sociétés de télécommunications du monde.

Il en va de même pour les technologies de l'information: le secteur évolue si rapidement que de nouveaux intervenants émergent et que de nouvelles alliances se forment pour créer de nouvelles tensions concurrentielles plutôt que, pour le moment du moins, une tendance à la concentration. Il y a tout lieu de croire que le phénomène se poursuivra puisque, en réalité, le défi que doivent relever les entreprises consiste, comme je l'ai dit, à augmenter la valeur ajoutée.

Par le passé, c'est de la location et de l'infrastructure de base que les compagnies de téléphone, en réalité, tiraient leurs recettes. Une fois les lignes installées et tout le monde branché, les abonnés payaient leur compte chaque mois, un point c'est tout. Les tarifs étaient réglementés, et les compagnies, constituées en monopole réglementé, ne pouvaient pas perdre.

Avec le déclin du coût de la connectivité, et la chute du coût de la fibre, les entreprises ne pourront tirer des revenus considérables de leur infrastructure. Elles devront s'orienter plutôt vers la prestation de services à valeur ajoutée. Il est beaucoup plus facile de faire son entrée sur le marché qu'à l'époque où il fallait trouver le moyen de brancher tous les foyers. C'est une constante. Les fils sont là, et les entreprises continueront de les perfectionner, et on les dédommagera pour ce faire.

N'importe qui peut mettre au point une nouvelle approche de la prestation de services ou de l'augmentation de la valeur ajoutée de services donnés. On en est témoin au Canada. Des compagnies de câbles font leur entrée sur le marché, sortent de nouvelles idées quant au moyen d'assurer non seulement les services qu'elles offrent traditionnellement, mais aussi des services de téléphonie de base. Les compagnies de téléphone recourent à des marchés-tests pour assurer des services de câblodistribution, secteur jusque là essentiellement réservé à l'industrie de la câblodistribution, et l'informatique vient s'y ajouter. Voilà ce qu'on entend par la convergence. De nouvelles entreprises de logiciel mettent au point de nouvelles applications.

Il me semble donc que le marché va se diversifier plutôt que se concentrer, parce qu'aucune grande organisation n'aura la capacité de concevoir toutes les nouvelles applications. En fait, plus elles

bigger they get, in some ways, the slower they become and the more difficult it is for them to innovate.

Senator Bryden: Already we have Senate hearings in the United States with Bill Gates and Microsoft, because, in that very innovative area, Microsoft is being accused of monopolizing or of unfair competition within the United States. There probably is no more innovative area than the area that they are working within.

My only point is that while we are at the infancy stage of this tremendous mushrooming effect, if indeed there is a maturity which develops in this industry as obviously is now happening with Microsoft and Mr. Gates, where is the Senate committee that takes that conglomerate to task internationally? There is not one, as I understand it.

You have the World Trade Organization, or whatever it is here, but they do not have such a tribunal, do they?

Mr. Manley: The international enforcement of competition law is something that is really an early stage of development, and, in fact, it would be an interesting question for this or another senate committee to take on, whether they wanted to have a parallel set of hearings, and what you would do for enforcement, if you did conclude that there was a problem with Microsoft domination, for example.

I cannot offer you an opinion on that particular company except to say that, once again, we are talking about a company that did not exist 20 years ago. It was founded by a 19-year-old university drop-out. This is not exactly a big barrier to entry. Now, is he a global monopolist? Who is to say there is not a smart 19-year-old at the University of Waterloo who is going to come up with something that is going to knock him off his stage?

This is an area in which change happens exceedingly rapidly, and I think it is right to worry in the context of interfering with technology, where you have a concentration of a platform, in this case supplied by Microsoft, that has become so transcendent that it provides a means of cross-selling other products. At the same time, like the telephone wires and cables, if it becomes common property, then anybody can build off that platform.

I think that you raise an important point in terms of who the competition watchdog is for the planet. I certainly agree with you that that is an area where there needs to be more concern. I can tell you that we have a variety of agreements, particularly between our Competition Bureau and the U.S. authorities that do parallel work, by means of which we can have exchanges of information and common prosecutions. In other words, we are able to prosecute where part of the offence is committed in the other jurisdiction. That is the kind of building block upon which this kind of problem needs to be resolved.

sont grosses et plus, d'une certaine façon, elles sont lentes et plus elles ont du mal à innover.

Le sénateur Bryden: Déjà, le Sénat des États-Unis tient des audiences avec Bill Gates et Microsoft parce que, dans ce secteur des plus novateurs, on accuse Microsoft de constituer un monopole ou de se livrer à une concurrence déloyale aux États-Unis. Il n'existe probablement pas de secteur où l'innovation est plus grande que celui dans lequel évolue Microsoft.

Voici où je veux en venir: si, tandis que nous en sommes au stade embryonnaire d'un formidable effet de prolifération, cette industrie parvient à maturité, comme l'est manifestement le Microsoft de M. Gates, où est le comité du Sénat qui obligera ce conglomerat à rendre des comptes sur la scène internationale? Si je comprends bien, il n'y en a pas.

Il y a bien l'Organisation mondiale du commerce, ou je ne sais trop quoi, mais elle ne compte pas un tel tribunal, n'est-ce pas?

M. Manley: L'application internationale du droit de la concurrence en est vraiment à un stade précoce, et, en fait, il s'agit d'une question intéressante à laquelle votre comité ou un autre comité du Sénat pourrait s'intéresser, peut-être dans le cadre d'une série d'audiences parallèles. Le comité pourrait notamment se demander ce qu'il convient de faire au chapitre de l'application si, de fait, il en vient à la conclusion que la domination de Microsoft, par exemple, pose un problème.

Je n'ai pas d'opinion à formuler à propos de cette société en particulier, si ce n'est que, une fois de plus, on a affaire à une entreprise qui n'existait pas il y a 20 ans. Elle a été fondée par un jeune décrocheur universitaire de 19 ans. Les obstacles à l'entrée ne sont pas donc bien grands. Est-il bien propriétaire d'un monopole mondial? Qui peut affirmer qu'il n'y a pas, à l'Université de Waterloo, un brillant étudiant de 19 ans qui arrive avec un produit qui le délogera de son piédestal?

Voilà un secteur où la situation évolue à un rythme extrêmement rapide, et je pense qu'on est fondé à craindre, dans le contexte de la technologie, qu'une plate-forme, lorsqu'elle est fournie par Microsoft, bénéficie d'une concentration et d'une omniprésence telles qu'elle permet de vendre d'autres produits. Si, en même temps, cette plate-forme devient un bien commun comme les câbles et les lignes téléphoniques, tout le monde peut s'en servir pour bâtir.

Je pense que vous soulevez une question importante quant à savoir à qui revient le mandat d'agir comme chien de garde de la concurrence à l'échelle de la planète. Je suis tout à fait d'accord avec vous pour dire qu'on doit, à notre époque, faire preuve d'une plus grande vigilance. Je puis vous assurer qu'il existe une diversité d'accords, en particulier entre notre Bureau de la concurrence et les autorités américaines qui assument des responsabilités parallèles, grâce auxquels nous pouvons échanger de l'information et entreprendre des poursuites communes. En d'autres termes, nous sommes en mesure de poursuivre lorsqu'une partie de l'infraction est commise dans l'autre administration. Voilà le genre de structure à partir duquel il convient de résoudre les problèmes de cette nature.

Senator Forrestall: My observation on that is simply that it all goes to suggest that now is the time to do away with the CRTC and upgrade the Competition Bureau as the way to proceed. How long has this problem been around? Is it six years? This is 1998. Since the early 1990s this problem has been manifesting itself in a variety of ways, but we have not been able to solve it. How are you going to solve that problem?

Mr. Manley: Which problem are you referring to?

Senator Forrestall: What you are trying to do with these amendments.

Mr. Manley: Essentially, we are implementing some of the commitments that we made in the WTO round of negotiations that led to the telecommunications agreement.

Senator Forrestall: Was there not a quicker way to do this?

Mr. Manley: If you mean abolishing the CRTC as a quicker way to do it, I do not think so.

Senator Forrestall: I do not mean abolishing it in that sense at all. I mean getting rid of it. Eventually, that is where you go. It is too slow. It is plodding along a country lane. It moves like molasses in January.

Passing an act to amend the Telecommunications Act to deal with certain commitments that Canada knew it was going to make — and knew about six years ago, if my memory serves me correctly — is a little slow. That is my only point. Is there not a way to speed it up? Does industry deserve to wait four, five or six years for an answer? Does government, just in contemplation of something happening, have the right to start in to do things, probably putting another bill in front of us, without parliamentary or legislative authority? That is not the way to go either. Why do we not simply have a Competition Bureau that handles these things?

Mr. Manley: I think there are different roles for the regulator and for the Competition Bureau. Remember that the introduction of competition in the long-distance market, in fact, was a decision of the regulator. It was accepted by government in the sense that an appeal could have been contemplated by government, but the decision in 1992 that led to the introduction of competition in long distance was a CRTC decision.

I have held this portfolio since 1993. We have pursued the goal of increasing liberalization and introducing competition throughout that time, introducing competition into a market in which there has been a regulated monopoly, and that has been the experience in every jurisdiction it was done in. It requires a certain amount of care. If you simply say, "All right, we are going to open all the cages today and let out all the lions in the zoo," they will eat everything else.

Le sénateur Forrestall: Mon observation tient simplement à ceci: tout ce qu'on vient d'entendre montre bien que le moment est aujourd'hui venu d'abolir le CRTC et de mettre à niveau le Bureau de la concurrence. Depuis combien de temps ce problème se pose-t-il? Six ans? Nous sommes en 1998. Depuis le début des années 1990, ce problème s'est posé de multiples façons, mais nous n'avons pas été en mesure de le résoudre. Comment allez-vous le résoudre?

M. Manley: À quel problème faites-vous référence?

Le sénateur Forrestall: À ce que vous cherchez à accomplir au moyen de ces modifications.

M. Manley: Essentiellement, nous donnons suite à certains des engagements que nous avons contractés dans le cadre de la ronde de négociations de l'OMC qui a abouti à l'accord sur les communications.

Le sénateur Forrestall: N'y avait-il pas un moyen plus rapide de parvenir au même résultat?

M. Manley: Si vous faites référence à l'abolition du CRTC comme moyen plus rapide d'y parvenir, je ne le crois pas.

Le sénateur Forrestall: Je ne fais pas référence à l'abolition du CRTC dans ce sens. Je veux dire qu'on doit s'en débarrasser. Un jour, on en viendra là. Le Conseil est trop lent. Il se traîne sur une route de campagne. Il est d'une lenteur consternante.

Adopter une loi pour modifier la Loi sur les télécommunications afin de donner suite à certains engagements que le Canada savait devoir tenir — il le savait déjà il y a environ six ans, si ma mémoire est bonne —, c'est faire preuve d'un peu de lenteur. Voilà le seul point que je veux soulever. N'y-a-t-il pas moyen d'accélérer les choses? Qu'a fait l'industrie pour devoir attendre une réponse pendant quatre, cinq ou six ans? Simplement au vu de la situation actuelle, le gouvernement a-t-il le droit de commencer à bouger, probablement en nous soumettant un autre projet de loi, sans autorisation parlementaire ni législative? Telle n'est pas non plus la bonne marche à suivre. Pourquoi ne pas confier ces questions au Bureau de la concurrence?

M. Manley: Je pense que l'organisme de réglementation et le Bureau de la concurrence ont des rôles différents à jouer. N'oubliez pas que la décision d'introduire la concurrence dans le marché des interurbains a, de fait, été prise par l'organisme de réglementation. Elle a été entérinée par le gouvernement dans la mesure où ce dernier aurait pu envisager de porter la question en appel, mais la décision de 1992, qui s'est soldée par l'introduction de la concurrence dans le marché des interurbains, a été prise par le CRTC.

Je dirige ce portefeuille depuis 1993. Tout ce temps, nous avons cherché à accroître la libéralisation et à introduire la concurrence dans un marché au préalable dominé par un monopole réglementé, et c'est ce qui s'est produit dans toutes les administrations où on a adopté cette approche. Il faut faire preuve d'une certaine prudence. Si on se contente de dire: «Très bien, nous allons aujourd'hui ouvrir toutes les cages du zoo et laisser sortir tous les lions», ces derniers mangeront tout ce qui se trouve autour d'eux.

If your objective is competition, then you have to set the rules, especially in a market in which there is as much inertia as there would be in the telecommunications market; you have to set the rules so that you can in fact allow competition to evolve. Eventually, you reduce the restrictions and you gradually let the normal market-place rules prevail.

I think we are part way through that process where we sit right now; we are not fully there. I think the telephone competitors would agree with that; they would not want the elimination of all the regulatory environment, because they feel that the telephone companies would be able to take advantage of such a situation.

We are working our way in the direction that we want to go.

Senator Oliver: Mr. Minister, I have a question. It is not my question; it was one that was prepared for the committee, but it is one that I would frankly like to have your comments on, if you do not mind. I will read the question as prepared.

The bill gives the CRTC the authority to require contributions by telecommunication service providers to a fund that would subsidize local phone service in a competitive market. In the United States a "universal service fund" is also being established in order to subsidize phone service to remote and rural regions, as well as to poor people. Is the Canadian fund expected to follow the American model? What are the similarities and differences? Most important of all, what is your plan in that area?

That is what I would like to know.

Mr. Manley: We have provided in the bill for an agency to supervise some of the contribution arrangements and so, in that sense, yes, there is a parallel. There has been a concern from the beginning that, as you know, the overall operation of the system has a number of cross-subsidies built into it that have been hidden over time. As we move to a competitive environment, the cross-subsidization begins to be eliminated because in a competitive environment you need to achieve the best rates that you can; therefore, hidden subsidies are inefficient.

That raises a different concern. The concern is: How do we ensure that we have affordability of basic service?

Senator Oliver: This is for people in rural areas.

Mr. Manley: It is for people in rural, remote areas, or even those who have limited incomes in large metropolitan areas. That is what this is attempting to get at.

The CRTC is conducting extensive hearings into this issue as well. A concern that we have had, as the rate rebalancing process has continued, has been to ensure that measures were taken. How

Si l'objectif est la concurrence, on doit fixer des règles, particulièrement dans un marché comme celui des télécommunications, où la force d'inertie est très grande; on doit fixer des règles pour permettre à la concurrence d'évoluer. Un jour, on réduira les restrictions et, progressivement, on laissera agir les forces habituelles du marché.

Je pense qu'à l'heure actuelle, nous avons parcouru une partie du chemin. Nous ne sommes pas encore arrivés à destination. Je pense que les concurrents du secteur de la téléphonie en conviendraient; ils ne voudraient pas qu'on abolisse tout le cadre réglementaire parce qu'ils craignent que, dans un tel cas, les compagnies de téléphone profitent de l'occasion.

Nous progressons dans la direction où nous souhaitons aller.

Le sénateur Oliver: Monsieur le ministre, j'ai une question. Elle n'est pas de moi; en fait, elle a été préparée pour le comité, mais, si vous n'y voyez pas d'objection, j'aimerais sincèrement vous entendre à ce sujet. Je vais lire la question telle qu'elle a été préparée.

Le projet de loi confère au CRTC le pouvoir d'obliger les fournisseurs de services de télécommunications à cotiser à un fonds qui sera utilisé pour subventionner les services de téléphonie locale dans un marché concurrentiel. Aux États-Unis, on met également sur pied un fonds destiné à assurer l'universalité du service, afin de subventionner les services téléphoniques dans les régions rurales et éloignées de même que les services destinés aux personnes qui vivent dans la pauvreté. Le fonds canadien s'inspirera-t-il du modèle américain? Quelles sont les similitudes et les différences? Plus important encore, quelles sont vos intentions à cet égard?

Voilà ce que j'aimerais savoir.

M. Manley: Dans le projet de loi, nous avons prévu un organisme qui aura pour mandat de superviser certains des accords de contribution et dans ce sens, il existe, oui, un parallèle. Depuis le tout début, on craint, comme vous le savez, que le fonctionnement général du système ne s'assortisse d'un certain nombre de modes d'interfinancement inhérents qui, au fil du temps, ont été cachés. Au fur et à mesure que nous évoluons vers la concurrence, on élimine l'interfinancement parce que, dans un climat de concurrence, on doit obtenir les meilleurs tarifs possibles; par conséquent, les subventions cachées sont inefficaces.

Voilà qui soulève une préoccupation différente: comment peut-on s'assurer que le service de base demeure abordable?

Le sénateur Oliver: Cette question concerne les personnes qui vivent en milieu rural.

M. Manley: Elle concerne les personnes qui vivent en milieu rural, dans les régions éloignées et même celles qui, vivant dans des régions métropolitaines, ont des moyens limités. Voilà ce que la mesure vise à accomplir.

Le CRTC tient également des audiences détaillées sur cette question. Tandis que le processus de rééquilibrage des tarifs s'est poursuivi, nous avons eu à cœur de veiller à ce que des mesures

it will parallel the U.S. remains to be seen, and depends on the conclusions that the CRTC draws out of its process.

Senator Oliver: Earlier, you were giving a comparison between the penetration rates in China and Canada. Given the doctrine of universality, what views, if any, have you given in relation to this fund, and what would you like to see? Can you tell us where your department is going?

Mr. Manley: This is not just for basic telephony. One of the recommendations of the Information Highway Advisory Council was to continue to ensure universally accessible service. That begs a number of questions, of course: What service, what level of service, and at what price? I hope we will get some wisdom from the CRTC hearings in answering those questions.

One indicator may be to benchmark our costs or our pricing against those available in other countries, particularly the U.S. Again, you have to make special allowance for the fact that some of our communities are very remote and the costs of servicing them may be higher, at least at the initial stage, until you have the equipment and installations in place.

The objective is to continue to ensure that every Canadian has access to a reasonably affordable service.

Senator De Bane: Mr. Minister, you explained that the main thrust of this bill is competitiveness, that it works for the benefit of both the industry and the consumers. You have given some explanation about licensing, but do you not think that, at the end of the day, licensing leads to exactly the opposite effect of creating an atmosphere of competitiveness?

If it is true that competition means that, every day, thousands of companies die and thousands of companies are born, then if we say to an industry, "Well, your competitor will have to be licensed first before facing its competition," do you not think that to a certain extent we are maintaining a regulated oligopoly of different players? Are there other means to achieve what you want to achieve?

For instance, in the European Union, as you know, instead of establishing common criteria, they say, if a company is licensed in its own national market, automatically, it can do business in the other European member countries. There is also, of course, the matter of market forces, and having confidence in the judgment of the consumer. That is my first question.

The second one is this: In the first version of the bill, all telecommunications providers had to be licensed. Now only the international ones have to be. Is there not another way of maintaining some protectionist measures here? Would other countries not use that model also to protect their own market by having different systems for domestic and international?

soient prises. Quant à savoir dans quelle mesure le régime s'apparentera à celui des États-Unis, cela reste à voir. Tout dépend des conclusions que le CRTC tirera du processus amorcé.

Le sénateur Oliver: Plus tôt, vous avez fait une comparaison entre les taux de pénétration en Chine et au Canada. Étant donné la doctrine de l'universalité, quelles orientations, le cas échéant, avez-vous données à ce fonds? Quels sont vos souhaits? Pouvez-vous nous dire dans quelle direction va votre ministère?

M. Manley: La question n'a pas trait qu'au seul service téléphonique de base. L'une des recommandations du comité consultatif sur l'autoroute de l'information est qu'on doit continuer d'assurer un service accessible à tous. Voilà qui, bien entendu, soulève un certain nombre de questions: quel service? Quel niveau de service? À quel prix? J'espère que vous pourrez tirer des audiences du CRTC certaines pistes qui pourront vous aider à répondre à ces questions.

À titre d'information, on pourra comparer notre tarification ou nos coûts à ceux qui sont en vigueur dans d'autres pays, en particulier les États-Unis. De plus, on doit tenir compte du fait que certaines collectivités sont très éloignées et que les coûts de la prestation de services peuvent s'y révéler plus élevés, du moins au stade initial, jusqu'à ce que les installations et les équipements soient en place.

L'objectif consiste à faire en sorte que tous les Canadiens aient accès à un service raisonnablement abordable.

Le sénateur De Bané: Monsieur le ministre, vous avez mentionné que la compétitivité est l'objectif principal du projet de loi, et que ce dernier offre des avantages à la fois à l'industrie et aux consommateurs. Vous avez fourni certaines explications à propos de l'octroi de licences, mais ne pensez-vous pas que, en dernière analyse, l'octroi de licences produit l'effet exactement contraire à celui recherché par la création d'un climat de compétitivité?

S'il est vrai que la compétition fait que, chaque jour, des milliers d'entreprises ferment leurs portes et que des milliers d'autres sont créées, ne pensez-vous pas que, en disant à une industrie: «Eh bien, votre concurrent devra obtenir une licence avant de faire face à la concurrence», on maintient, jusqu'à un certain point, un oligopole réglementé composé d'intervenants différents? Y-a-t-il d'autres moyens d'arriver aux fins que vous poursuivez?

Comme vous le savez, l'Union européenne a décidé, plutôt que d'établir des critères communs, qu'une entreprise licenciée dans son propre marché national est automatiquement autorisée à faire des affaires dans les autres pays membres de l'Union. Bien entendu, les forces du marché jouent un rôle, et on fait confiance au jugement du consommateur. C'est ma première question.

La deuxième est la suivante: dans la première version du projet de loi, tous les fournisseurs de services de télécommunications devaient obtenir une licence. Aujourd'hui, seuls les fournisseurs internationaux sont visés. N'y-a-t-il pas d'autres moyens de préserver ici certaines mesures protectionnistes? D'autres pays ne seront-ils pas tentés d'utiliser ce modèle pour protéger leur propre marché en établissant des régimes différents pour l'activité intérieure et l'activité internationale?

Mr. Manley: I would say those are very related questions. Licensing could be a barrier to competition, but it need not be. We at various levels of government exercise licensing powers in a wide range of business activities. Particularly, in this case, we have limited that. As you say, it was in fact intended to be a means of addressing the international servicing, and it was pointed out in the House of Commons that this was actually adding a requirement where one did not exist before.

What we are trying to do is open our market to international service providers, with the condition of a licence. That could be used as a barrier. It is not our intention to use it as a barrier. In fact, the intention is to have common licensing provisions for all entrants.

Based on what our view is, as well as what the CRTC has said in parliamentary committee, my expectation is that it will be a light form. "Light-handed regulation," I guess, is the expression they used. In other words, we want to be able to enforce some conditions. We want to be able to enforce the market in the appropriate way, but, at the same time, to encourage the competitive environment.

I do not think it will be a barrier, and there is no expectation that different provisions would be applied to foreign as opposed to domestic service providers.

[Translation]

Senator Poulin: Mr. Minister, I would like to begin by thanking you, because we understand that this legislation, which amends two important acts, is highly technical and complex. In terms of professionalism and availability, your staff has truly been amazing. Some committee members requested special briefings and Senator Oliver and I attended one such session where members of your staff were able to enlighten us.

Having said this, you probably already know that the standing committee has a subcommittee on communications. For the past year, we have been examining the whole issue of communications and looking at what Canada must do to remain on the cutting-edge of communications, technology, human resources, culture and trade in the year 2000.

During the course of these discussions on Bill C-17 and in the subcommittee proceedings, we have been hearing that industry people greatly appreciate the fact that Canadian companies are recognized internationally and that consumers have access to a top-notch, affordable service. How will Bill C-17 ensure that a balance is maintained between facilitating international trade and protecting the quality/price ratio for consumers?

Mr. Manley: Thank you for your comments about the officials in my office who truly work with missionary zeal. The idea of making Canada the most connected nation in the world comes

M. Manley: À mon avis, il s'agit de deux questions connexes. L'octroi de permis peut être un obstacle à la concurrence, mais pas nécessairement. Les divers ordres de gouvernement exercent des pouvoirs liés à l'octroi de licences dans une vaste gamme d'activités commerciales. Dans ce cas en particulier, nous avons limité ces pouvoirs. Comme vous le dites, la mesure visait la prestation de services internationaux, et, à la Chambre des communes, on a fait valoir qu'on ajoutait en fait une exigence là où il n'y en avait pas auparavant.

En fait, nous cherchons à ouvrir notre marché aux fournisseurs de services internationaux, à condition qu'ils se procurent une licence. On peut faire une barrière de cette condition. Nous n'avons toutefois pas l'intention de le faire. En fait, nous avons plutôt l'intention d'assujettir tous les nouveaux venus à des dispositions communes touchant l'octroi de licences.

À la lumière de nos intentions et de ce que le CRTC a déclaré devant un comité parlementaire, je m'attends à ce que les exigences soient plutôt légères. Je pense qu'on a utilisé l'expression «réglementation le moins stricte possible». En d'autres termes, nous voulons être en mesure de faire respecter certaines conditions. Nous voulons pouvoir assujettir le marché à certaines règles appropriées, mais, en même temps, encourager la concurrence.

Je ne pense pas qu'il s'agira d'un obstacle, et on ne prévoit pas que des dispositions différentes s'appliqueront aux fournisseurs de services étrangers par rapport aux fournisseurs de services nationaux.

[Français]

Le sénateur Poulin: Monsieur le ministre, j'aimerais commencer par vous remercier parce que nous savons que cette législation, qui apporte des amendements à deux lois importantes, est très technique et très complexe. Votre personnel a été d'un professionnalisme et d'une disponibilité vraiment extraordinaires. Certains des membres du comité voulaient avoir des réunions d'information particulières, et le sénateur Oliver et moi avons pu profiter d'une telle réunion où des membres de votre personnel ont pu nous éclairer sur cette question.

Ceci dit, vous savez probablement qu'au comité permanent, nous avons un sous-comité sur les communications. Depuis un an, nous étudions toute la question des communications, à savoir ce que le Canada doit faire pour demeurer vraiment à la fine pointe des communications, de la technologie, des ressources humaines, de la culture et du commerce en l'an 2000.

Ce qu'on a entendu ici à l'occasion des discussions sur le projet de loi C-17 et ce que j'entends au sous-comité, c'est que les gens de l'industrie apprécient énormément le fait que les compagnies canadiennes sont reconnues au niveau international et que les consommateurs ont accès à un service de première qualité à un coût abordable. Comment le projet de loi C-17 assurera-t-il la continuation de cet équilibre entre la facilitation des questions commerciales internationales, et la protection du rapport qualité/prix pour le consommateur?

M. Manley: Je vous remercie pour les remarques au sujet des fonctionnaires qui sont vraiment des missionnaires. Cette idée — le pays le plus branché du monde — vient d'un groupe de

from a group of officials participating in a mission project. Our officials are elected to senior ITU positions. I have seen how they relate to people from around the world who come here not only to examine our policies, but also to look at our regulatory system and pick our brains. As I mentioned, one of the priorities that we have set for ourselves is to have Canadian schools plugged in in 1998. President Clinton has set the year 2000 as the target date for his nation. Prime Minister Blair announced a similar project with the year 2002 as his country's target date. I give a great deal of credit to officials who are truly dedicated to these projects.

[English]

I should like to comment on the question of the international access for Canadian industry that comes from the WTO agreement that we are committed to. This is a very important aspect of our overall strategy. The agreement has opened to us increased markets, but, more important, it has created an international agreement framework with dispute resolution built in that ensures that the openness of markets that it is committed to continues.

[Translation]

This is very important to Canada. Speaking of industrial strategy, 25 per cent of our industrial research and development is carried out by a single company, Nortel. This firm hires approximately 25 per cent of our Canadian engineers, who are often new graduates. Nortel is a very large company. Other Canadian-based companies such as Newbridge, which did not exist a decade ago, are also breaking on to the scene. Overall, these companies employ approximately 4,000 people. The international firm of Ericson which did not operate in Canada before 1984 now has 1,500 engineers based in Montreal. The company carries out research in a number of areas. Therefore, it is important for us to have legislation which gives us access to the global market. Nortel is a major company and a significant percentage of its production is sold worldwide. Basically, it is an export firm.

The best way for Canada to ensure that it has the best products at the best possible price is to face competition here at home. Nortel is a very good company, but it needs to be pushed by other companies. Telephone companies have served us very well for almost 100 years, but there is still room for improvement. Competition not only ensures that Canadians receive the best possible service, but it also ensures that our companies will have access to the global market, and this is truly important in terms of jobs in Canada.

The Chairman: Thank you, Mr. Minister, for coming here to meet with us.

[English]

The Chairman: Are there other questions, senators? Thank you.

Mr. Manley: Merci, madame.

fonctionnaires qui participent à un projet de mission. Nos fonctionnaires sont élus au niveau international dans les ITU. Également, j'ai pu le constater au niveau des relations avec des gens de tous les coins du monde qui viennent ici pour considérer non seulement nos politiques, mais notre système de réglementation et nos idées. Vous avez vu que nous avons établi l'objectif de brancher des écoles au Canada en 1998, le président Clinton a annoncé ce même objectif pour l'an 2000. Le premier ministre Blair a annoncé aussi un projet pour brancher toutes les écoles pour l'an 2002. Je donne beaucoup de crédit aux fonctionnaires qui sont vraiment dédiés à ces projets.

[Traduction]

J'aimerais revenir sur la question de l'accès international de l'industrie canadienne découlant de l'accord de l'OMC auquel nous sommes liés. Il s'agit d'un aspect très important de notre stratégie globale. L'accord nous a ouvert des marchés plus vastes, mais, fait plus important encore, il a créé un cadre international assorti d'un mécanisme de règlement des différends inhérent, qui garantit que l'ouverture des marchés qu'il s'est engagé à libéraliser se poursuivra.

[Français]

Cela est très important pour le Canada. Parlant de stratégie industrielle, 25 p.100 de notre recherche et développement industriels est fait par une seule compagnie, la compagnie Nortel. Elle engage environ 25 p. 100 de nos ingénieurs du Canada, souvent de nouveaux diplômés. C'est une compagnie très importante. Nous sommes en train d'en créer d'autres, basées au Canada, comme Newbridge qui n'existait pas il y a 10 ans. Maintenant, ces compagnies ont environ 4 000 employés. La compagnie internationale Ericson, qui n'existait pas au Canada avant 1984 environ, a maintenant 1 500 ingénieurs à Montréal. Ceux-ci font de la recherche pour le monde dans certains secteurs de Ericson. Alors c'est important pour nous d'avoir une loi qui nous donne accès au marché mondial. Nortel est une compagnie très importante; un grand pourcentage de leurs produits sont vendus partout au monde. Fondamentalement, c'est un compagnie d'exportation.

Pour le Canada, la façon la plus efficace d'assurer que nous ayons les meilleurs produits aux meilleurs prix, c'est d'avoir de la concurrence ici. Nortel est une très bonne compagnie, mais il faut qu'elle soit pressée par les autres. Les compagnies téléphoniques nous ont donné de très bons services pendant presque 100 ans, mais il faut qu'elles donnent encore un meilleur service. La compétition est la meilleure façon, non seulement pour assurer que nos citoyennes et citoyens reçoivent le meilleur service, mais aussi pour assurer que nos compagnies auront accès au marché international, ce qui est tellement important pour les emplois au Canada.

La présidente: Je vous remercie, monsieur le ministre de votre disponibilité.

[Traduction]

La présidente: Y-a-t-il d'autres questions, sénateurs? Merci.

M. Manley: Merci, madame.

The Chairman: Thank you very much.

Now that we have listened to groups and individuals on Bill C-17, would you agree, senators, that the committee move to clause-by-clause consideration of Bill C-17, or do you need time to think about it?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Shall clauses 1 to 5 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clauses 6 to 10 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clauses 11 to 24 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall the preamble carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall the title carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Is it agreed that I report this bill to the Senate?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Thank you very much.

The committee adjourned.

La présidente: Merci beaucoup.

Maintenant que nous avons entendu des groupes et des particuliers à propos du projet de loi C-17, êtes-vous d'accord, sénateurs, pour que le comité examine le projet de loi C-17 article par article, ou avez-vous besoin d'un peu de temps pour y réfléchir?

Des voix: D'accord.

La présidente: Les articles 1 à 5 sont-ils adoptés?

Des voix: D'accord.

La présidente: Adopté. Les articles 6 à 10 sont-ils adoptés?

Des voix: D'accord.

La présidente: Adopté. Les articles 11 à 24 sont-ils adoptés?

Des voix: D'accord.

La présidente: Adopté. Le préambule est-il adopté?

Des voix: D'accord.

La présidente: Adopté. Le titre est-il adopté?

Des voix: D'accord.

La présidente: Adopté. Les sénateurs sont-ils d'accord pour que je fasse rapport du projet de loi au Sénat?

Des voix: D'accord.

La présidente: Merci beaucoup.

Le comité suspend ses travaux.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Public Works and Government Services Canada —
Publishing
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada —
Édition
45 Boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

APPEARING—COMPARAÎT

The Honourable John Manley, P.C., M.P., Minister of Industry.

L'honorable John Manley, c.p., député, ministre d'Industrie.

WITNESSES—TÉMOINS

From Industry Canada:

Larry Shaw, Director.

D'Industrie Canada:

Larry Shaw, directeur.

From the Competition Bureau:

Conrad van Finckenstein, Director of Investigation and Research;

Robert Lancop, Assistant Deputy Director of Investigation and Research, Civil Matters.

Du Bureau de la politique de concurrence:

Conrad van Finckenstein, directeur des enquêtes et recherches;

Robert Lancop, sous-directeur adjoint, Affaires civiles.



First Session
Thirty-sixth Parliament, 1997-98

Première session de la
trente-sixième législature, 1997-1998

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

*Délibérations du comité
sénatorial permanent des*

Transport and Communications

Transports et des communications

Chairman:
The Honourable LISE BACON

Présidente:
L'honorable LISE BACON

Thursday, March 26, 1998

Le jeudi 26 mars 1998

Issue No. 9

Fascicule n° 9

Third Meeting on:
Examination of Bill S-2, An Act to amend
the Canadian Transportation Accident
Investigation and Safety Board Act

Troisième réunion concernant:
L'étude du projet de loi S-2, Loi modifiant la
Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les
accidents de transport et de la sécurité
des transports

INCLUDING:
THE FIFTH REPORT OF THE COMMITTEE

Y COMPRIS:
LE CINQUIÈME RAPPORT DU COMITÉ

WITNESSES:
(See back cover)

TÉMOINS:
(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Lise Bacon, *Chairman*

The Honourable J. Michael Forrestall, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Adams	* Lynch-Staunton
Bryden	(or Kinsella (acting))
Buchanan, P.C.	Poulin
De Bané, P.C.	Roberge
* Graham, P.C. (or Carstairs)	Rompkey, P.C.
Johnson	Spivak
Johnstone	

** Ex Officio Members*

(Quorum 4)

Change in membership of the committee:

Pursuant to Rule 85(4), membership of the committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Johnstone substituted for that of the Honourable Senator Perrault (*March 24, 1998*).

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Présidente: L'honorable Lise Bacon

Vice-président: L'honorable J. Michael Forrestall

et

Les honorables sénateurs:

Adams	* Lynch-Staunton
Bryden	(ou Kinsella (suppléant))
Buchanan, c.p.	Poulin
De Bané, c.p.	Roberge
* Graham, c.p. (ou Carstairs)	Rompkey, c.p.
Johnson	Spivak
Johnstone	

** Membres d'office*

(Quorum 4)

Modification de la composition du comité:

Conformément à l'article 85(4) du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit:

Le nom de l'honorable sénateur Johnstone est substitué à celui de l'honorable sénateur Perrault (*le 24 mars 1998*).

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Thursday, March 26, 1998
(11)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 11:30 a.m. this day in Room 256-S, the Chairman, the Honourable Senator Bacon, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Adams, Bacon, Bryden, Forrestall, Poulin, Roberge, and Spivak (7).

Other senator present: The Honourable Senator Oliver.

In attendance: Martin Brennan, Special Advisor to the committee.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

WITNESSES:

From the U.S. National Transportation Safety Board:

Jim Hall, Chairman;

Barry Sweedler, Director, Office of Safety Recommendations and Accomplishments;

Debra Smith, Chief Assistant to the Chairman.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on October 21, 1997, the committee continued its consideration of Bill S-2, an Act to amend the Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act and to make a consequential amendment to another Act (*See Issue No. 1, Thursday, October 23, 1997 for full text of Order of Reference*).

The witnesses each made a statement and answered questions.

At 12:45 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

PROCÈS-VERBAL

OTTAWA, le jeudi 26 mars 1998
(11)

[Traduction]

Le comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 11 h 30, dans la pièce 256-S, sous la présidence de l'honorable sénateur Bacon (*présidente*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Bryden, Forrestall, Poulin, Roberge et Spivak (7).

Autre sénateur présent: L'honorable sénateur Oliver.

Également présent: Martin Brennan, conseiller spécial du comité.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

TÉMOINS:

Du U.S. National Transportation Safety Board:

Jim Hall, président;

Barry Sweedler, directeur, Office of Safety Recommendations and Accomplishments;

Debra Smith, assistante principale au président.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le 21 octobre 1997, le comité poursuit son examen du projet de loi S-2, Loi modifiant la Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports (*le texte intégral de l'ordre de renvoi figure dans le fascicule n° 1 du jeudi 23 octobre 1997*).

Les témoins font une déclaration et répondent aux questions.

À 12 h 45, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

Le greffier du comité,

Michel Patrice

Clerk of the Committee

REPORT OF THE COMMITTEE

Wednesday, March 25, 1998

The Standing Senate Committee on Transport and Communications has the honour to present its

FIFTH REPORT

Your Committee, to which was referred Bill C-17, An Act to amend the Telecommunications Act and the Teleglobe Canada Reorganization and Divestiture Act, has, in obedience to the Order of Reference of Tuesday, February 24, 1998, examined the said Bill and now reports the same without amendment.

Respectfully submitted,

La présidente,

LISE BACON

Chairman

RAPPORT DU COMITÉ

Le mercredi 25 mars 1998

Le comité sénatorial permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

CINQUIÈME RAPPORT

Votre Comité, auquel a été déféré le Projet de loi C-17, Loi modifiant la Loi sur les télécommunications et la Loi sur la réorganisation et l'aliénation de Téléglobe Canada, a, conformément à l'ordre de renvoi du mardi 24 février 1998, étudié ledit projet de loi et en fait maintenant rapport sans amendement.

Respectueusement soumis,

EVIDENCE

OTTAWA, Thursday, March 26, 1998

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 11:30 a.m. to give consideration to Bill S-2, an Act to amend the Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act and to make a consequential amendment to another Act.

Senator Lise Bacon (*Chairman*) in the Chair.

[*Translation*]

The Chairman: This morning, we resume consideration of Bill S-2, an Act to amend the Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act and to make a consequential amendment to another Act.

[*English*]

We are very honoured to have Mr. Jim Hall with us. I think the biography of Chairman Hall was distributed to you, so I shall not read it. I want us to use our time to hear from Mr. Hall and then ask questions. Mr. Barry Sweedler and Mrs. Debra Smith are with Mr. Hall.

Welcome to our committee, Mr. Hall. We are very pleased to have you with us this morning. The Subcommittee on Transportation Safety was pleased to meet with you in Holland recently.

The floor is yours.

Mr. Jim Hall, Chairman, U.S. National Transportation Safety Board: Thank you very much, Madam Chairman, and honourable senators. As you indicated, I have with me Mr. Barry Sweedler, who is the head of our Office of Safety Recommendations and Accomplishments at the National Transportation Safety Board, and the chief assistant in my office, Deb Smith.

It is a distinct honour for me to be asked to discuss the functions of the United States National Transportation Safety Board (NTSB) and its relationship with the Transportation Safety Board of Canada today. When I complete my remarks, I will be glad to attempt to respond to any questions the senators might have.

The NTSB was formed as an independent government agency in 1967. It was first placed within the United States Secretariat of Transportation's offices for administrative purposes. In 1974, Congress made our agency totally independent.

For the past 31 years, the NTSB has been the transportation accident investigation authority of the United States of America. The NTSB has developed its processes and procedures based on its own experience and on the experience of others who have investigated transportation accidents around the world.

Many things have changed in the three decades of the NTSB's existence, and both the policies of the board and its legislation have evolved. Some of that evolution has been prompted by changes in public attitudes, as well as technology. Some changes

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le jeudi 26 mars 1998

Le comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 11 h 30 pour étudier le projet de loi S-2, loi modifiant la Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports et une autre loi en conséquence.

Le sénateur Lise Bacon (*présidente*) occupe le fauteuil.

[*Français*]

La présidente: Ce matin, nous reprenons l'étude du projet de loi S-2, loi modifiant la Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports et une autre loi en conséquence.

[*Traduction*]

Nous sommes très honorés d'accueillir Jim Hall. Je pense que la biographie du président Hall vous a été distribuée et, par conséquent, je ne vous la lirai pas. Je veux que nous consacrons cette séance à écouter M. Hall et à lui poser ensuite des questions. M. Barry Sweedler et Mme Debra Smith accompagnent M. Hall.

Je vous souhaite la bienvenue devant notre comité, M. Hall. Nous sommes très heureux de vous accueillir ce matin. C'est avec plaisir que le sous-comité sur la sécurité des transports vous a rencontré récemment en Hollande.

Vous avez la parole.

M. Jim Hall, président, U.S. National Transportation Safety Board: Je remercie madame la présidente et les honorables sénateurs. Comme vous venez de le dire, j'ai à mes côtés Barry Sweedler, le directeur de notre bureau des recommandations et des réalisations en matière de sécurité au sein du National Transportation Safety Board, ainsi que mon assistante en chef, Deb Smith.

Je suis très honoré d'avoir été invité à vous parler du fonctionnement du Bureau de la sécurité des transports des États-Unis (United States National Transportation Safety Board; NTSB) ainsi que des relations qu'il entretient actuellement avec le Bureau canadien de la sécurité des transports. Lorsque j'aurai terminé mon exposé, je me ferai un plaisir d'essayer de répondre à toutes les questions que les sénateurs voudront bien me poser.

C'est en 1967 que le NTSB a été créé en tant qu'organisme gouvernemental indépendant. Au départ, son administration relevait des services du Secrétariat des Transports des États-Unis. En 1974, le Congrès a rendu notre organisme totalement indépendant.

Voilà 31 ans que le NTSB est le responsable des enquêtes sur les accidents survenus dans les transports aux États-Unis. C'est en se fondant sur son expérience et sur celle des autres intervenants ayant enquêté sur les accidents de transport dans le monde que le NTSB a élaboré sa procédure et s'est doté de ses propres mécanismes.

Bien des choses ont changé pendant les 30 ans d'existence du NTSB, et la politique du bureau, de même que la législation, ont évolué. Cette évolution s'explique en partie par le changement de comportement du public ainsi que par le progrès technique.

have come about based on the board's best judgement of what the future is likely to hold for transportation.

One of my predecessors, Jim Burnett, appeared twice before the House of Commons Standing Committee on Transportation: He first appeared while the committee was considering the bill that created the Canadian Aviation Safety Board, and secondly when the committee was considering the bill that created the Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board, or TSB.

I have worked with the TSB, initially as an NTSB member and now, over almost the past four years, as chairman of my agency. There are many similarities between our agencies, as there are between the nations that we represent. There are, of course, numerous differences. While I will discuss some things that work in the United States, I acknowledge that not all will necessarily be appropriate for Canada.

Both the NTSB and the TSB started with an approach to independent accident investigation that did not assign blame or liability, a principle which they later carried over to accident investigation in other modes of transportation.

Nations compete vigorously in many transportation activities. Transportation accident investigation, however, is an exception. In this field, there is extensive international cooperation. The cooperation seems to be built on a combination of professional respect, goodwill and, of course, self-interest.

Transportation vehicles carry people and products around the world. Vehicles built in one nation are likely to be used in others. We rely on each other's navigation systems, ports, fuel, airports and highways. When there is an accident, individuals and products of numerous nations are likely to be involved. They all have an interest in investigating the accident and eliminating the risks that lead to an accident, no matter where they occur.

There are, of course, at the same time, many compelling interests in determining liability. To benefit from the efficiencies of cooperation, the accident investigation procedures have to be kept as far as possible from the adversarial role of the courts and from determining blame and liability.

There are many views on what constitutes independent transportation accident investigation. A handful of nations have established what they see as multi-modal transportation safety boards. The two North American transportation safety boards appear to be unique in their degree of independence. The closeness of their underlying safety philosophy, combined with geographic proximity, has promoted a very constructive relationship between the NTSB and the TSB. That relationship

Certains changements ont été apportés par le bureau en fonction de ce qu'il estimait devoir être l'avenir des transports.

L'un de mes prédécesseurs, Jim Burnett, a comparu à deux reprises devant le comité permanent des transports de la Chambre des communes: une première fois, lorsque ce comité a étudié le projet de loi portant création du Bureau canadien sur la sécurité aérienne, et une deuxième fois lorsque ce même comité a étudié le projet de loi ayant entraîné la création du Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports, soit le BST.

J'ai eu l'occasion de collaborer avec le BST, d'abord en tant que membre du NTSB puis, depuis près de quatre ans, en ma qualité de président de cet organisme. Il y a de nombreuses similarités entre nos organismes, de même qu'il y en a entre les deux pays que nous représentons. Il reste, bien entendu, de nombreuses différences. Même si je vais évoquer un certain nombre de mécanismes qui fonctionnent aux États-Unis, je reconnais qu'ils ne sont pas tous nécessairement adaptés au Canada.

Le NTSB comme le BST ont adopté au départ comme politique de ne pas attribuer de blâme ou de responsabilités en procédant à une enquête indépendante sur les accidents, politique qu'ils ont ensuite reprise lors des enquêtes sur les accidents portant sur d'autres modes de transport.

Les pays se font une forte concurrence dans les nombreuses activités de transport. Les enquêtes sur les accidents dans les transports sont néanmoins l'exception. Dans ce domaine, il y a une grande collaboration au niveau international. Cette collaboration semble être motivée à la fois par le respect professionnel, la bonne volonté et, bien entendu, l'intérêt bien compris de chacun.

Les véhicules transportent des personnes et des produits dans le monde entier. Les véhicules construits dans un pays donné vont vraisemblablement être utilisés par d'autres. Chacun doit faire confiance aux systèmes de navigation, aux ports, aux carburants, aux aéroports et aux routes des autres. En cas d'accident, il est vraisemblable que des ressortissants et des produits de nombreux pays seront concernés. Tous ont intérêt à ce que l'on fasse enquête sur les accidents et à ce qu'on élimine les risques qui en sont la cause, quel que soit l'endroit où ils se sont produits.

Bien entendu, il y a par ailleurs d'énormes enjeux pour ce qui est de la détermination des responsabilités. Pour bénéficier des avantages de la collaboration, la procédure d'enquête sur les accidents doit s'écarter le plus possible du mode contradictoire des tribunaux et d'un système accusatoire qui détermine des responsabilités.

Les opinions sont très contrastées lorsqu'il s'agit de savoir en quoi consiste une enquête indépendante sur les accidents dans les transports. Une poignée de pays se sont dotés de bureaux de sécurité qu'ils considèrent devoir s'appliquer à tous les modes de transport. Le degré d'indépendance des deux bureaux de sécurité du transport en Amérique du Nord apparaît comme étant exceptionnel. Parce qu'ils appliquent des principes de sécurité très proches et en raison de leur proximité géographique, le NTSB et

starts with the Chairman of the TSB and my office. It extends right down to the professional staff of both of our agencies.

For example, Madam Chairman, we have exchanged investigators on assignments for extended periods of time. Investigators from both boards work together on many accidents and they routinely exchange technical information. The two agencies cooperate and share technology to analyse data from aircraft "black boxes." They provide information to one another for safety studies. On occasion, when there is a shared safety interest, we have developed parallel recommendations and issued them simultaneously.

The mandates and jurisdictions of the two agencies are similar, but there are, of course, some differences. The Canadian mandate to investigate incidents is more explicit than ours, and your coverage of marine accidents and incidents is a little broader than ours.

On the other hand, we have a broader mandate for pipeline investigations. With the cooperation of the states, we investigate highway accidents. In the United States, we also have an oversight role that I do not see in your safety board.

Each board has some features that reflect the needs of the nation it serves. Just how we go about our activities is probably not as important as what we are able to accomplish for the people of our respective countries. We both investigate and analyse accidents and incidents and conduct studies that point out safety shortcomings, and we make recommendations that are designed to minimize transportation safety risks.

We work together internationally. Together, we help form the International Transportation Safety Association. We work cooperatively at the International Civil Aviation Organization and at the International Maritime Organization. Our staffs belong to professional associations such as the Marine Accident Investigators' International Forum and the International Society of Air Safety Investigators. There are many other examples, but I believe that you see the overall level of cooperation and trust we have in each other's work.

There are some features in both the United States and Canadian safety boards that I personally believe should be in every transportation safety board. The boards should have a clear and easily understood mandate. The agencies need to be independent, particularly from transportation regulators and police. They need to be able to exercise discretion in deciding what to investigate and to what depth. They need the freedom to issue findings and recommendations.

le BST ont bâti une relation très constructive. Cette relation s'établit d'abord entre le président du BST et mon bureau, et elle s'étend ensuite à l'ensemble du personnel professionnel de nos deux organismes.

Ainsi, madame la présidente, nous avons échangé des enquêteurs affectés à certains dossiers sur une longue période. Les enquêteurs appartenant aux deux bureaux collaborent aux enquêtes sur de nombreux accidents et échangent couramment des renseignements techniques. Les deux organismes collaborent et se font part des techniques d'analyse des données des «boîtes noires» des aéronefs. Ils échangent des informations concernant les études sur la sécurité. À l'occasion, lorsque nous partageons un même intérêt pour la sécurité, nous avons élaboré des recommandations parallèles que nous avons publiées simultanément.

Le mandat et la compétence des deux organismes sont similaires, avec quelques différences, bien entendu. Le mandat du bureau canadien en matière d'enquête sur les accidents est plus explicite que le nôtre et sa compétence un peu plus étendue en matière d'accidents et d'incidents maritimes.

Par contre, notre mandat est plus étendu en ce qui concerne les enquêtes sur les oléoducs. Avec la collaboration des États, nous enquêtons au sujet des accidents de la route. Aux États-Unis, nous avons par ailleurs un rôle de supervision que votre bureau de la sécurité ne me paraît pas avoir.

Chacun des bureaux possède certaines caractéristiques qui tiennent compte des besoins de son pays. La façon dont nous exerçons nos activités est probablement moins importante que ce que nous réussissons à accomplir pour la population de nos pays. L'un comme l'autre, nous enquêtons au sujet des accidents et des incidents, nous les analysons et nous effectuons des études qui soulignent les lacunes en matière de sécurité, en apportant des recommandations visant à minimiser les risques en matière de sécurité dans les transports.

Nous collaborons au niveau international. Ensemble, nous avons contribué à créer l'Association internationale sur la sécurité des transports. Nous collaborons au fonctionnement de l'Organisation de l'aviation civile internationale et de l'organisation maritime internationale. Notre personnel appartient à des associations professionnelles telles que le Forum international des enquêtes sur les accidents et l'Association internationale des enquêteurs de la sécurité aérienne. Il y a bien d'autres exemples, mais je pense que vous pouvez voir globalement quel est le niveau de collaboration et de confiance entre les deux organisations.

Personnellement, je considère que certaines caractéristiques des bureaux de sécurité du Canada et des États-Unis devraient se retrouver dans tous les bureaux de sécurité en matière de transport. Il faut que les bureaux aient des mandats clairs et faciles à comprendre. Il faut que les organismes soient indépendants, notamment vis-à-vis de la police et des responsables de la réglementation des transports. Il faut qu'ils puissent disposer d'un pouvoir d'appréciation lorsqu'il s'agit de décider sur quoi doit porter l'enquête et jusqu'où elle doit aller. Ils doivent être libres de pouvoir émettre des conclusions et des recommandations.

The agencies should not become government regulators. The investigators need strong powers to get the information they require for their investigations. As previously mentioned, they should not determine blame or liability. They can have strong powers because their work does not lead to fines or prison sentences. They need the resources to do solid professional work that will stand the scrutiny of manufacturers, operators, government regulators, the news media and, most importantly, the public they serve. The reports of the board should always be made public if they expect to gain and hold the public's trust.

I would like to mention some new developments, ones that we have recently dealt with or that we see coming over the horizon.

The first is in the area of information management and communications. More and more information is being made available, particularly through the Internet. We have to find better ways to sift through that information quickly so that we can use what is relevant. We are improving our ability to obtain relevant information through the efforts of our International Transportation Safety Association, where we exchange information directly with other organizations that are in our business.

Communications are now global, with 24-hour news organizations such as CNN and SKYNews based in the United Kingdom. It seems that, as the amount of information increases, the public's appetite for it also increases. More and more individuals and organizations claim to be experts, and they often obtain credibility because their views are extensively broadcast on television. They have quick, glib and plausible answers to questions that can only be reliably answered by painstaking, scientifically-based investigative work.

We cannot and would not want to stop the free flow of information. Therefore, we must employ the quickest means available to get reliable information and to make that information available to the public. We must train our investigators to be thorough and careful and not to speculate. We hope, in the end, the public will learn that if they want reliable analysis, they will have to be patient. At the same time, we have to be energetic about making available the reliable factual information that we have.

The skills of our investigators, and I am sure of yours, are being challenged by rapid changes in technology and by the necessity of looking at the management and safety culture of companies, not just at the wreckage and at those involved in operations. Training has always been important in transportation. However, with this accelerated pace of change, it will become even more important in the future.

Il ne faut pas que ces organismes deviennent des agents de réglementation gouvernementaux. Les enquêteurs doivent pouvoir disposer de beaucoup de pouvoir pour obtenir l'information dont ils ont besoin dans leurs enquêtes. Je le répète, ce n'est pas à eux de jeter le blâme ou de déterminer les responsabilités. On peut leur conférer beaucoup de pouvoir parce que leur travail ne débouche pas sur des amendes ou des peines de prison. Ils doivent pouvoir disposer des ressources leur permettant de faire un travail très professionnel qui résiste à l'examen des fabricants, des exploitants, des responsables gouvernementaux de la réglementation, des médias et, surtout, du public qu'ils doivent servir. Le bureau doit toujours rendre ses rapports publics s'il veut pouvoir se ménager et conserver la confiance du public.

Je voudrais mentionner maintenant un certain nombre de nouvelles orientations, certaines d'entre elles étant apparues récemment et d'autres pointant à l'horizon.

Il y a tout d'abord le domaine des communications et de la gestion de l'information. De plus en plus d'informations sont disponibles, notamment sur Internet. Nous devons trouver un meilleur moyen de passer rapidement en revue cette information pour pouvoir tirer parti de ce qui nous est utile. Nous réussissons à obtenir des renseignements plus pertinents par l'entremise de notre Association internationale sur la sécurité des transports, à l'intérieur de laquelle nous échangeons directement de l'information avec d'autres organisations qui opèrent dans notre secteur.

Les communications se font maintenant à l'échelle du monde, avec des organisations qui fonctionnent 24 heures sur 24 comme CNN ou SKYNews, implantée au Royaume-Uni. Il semble que plus la quantité d'information augmente, plus le public en demande. De plus en plus de personnes et d'organisations se posent en tant qu'experts et elles acquièrent souvent leur crédibilité du fait que leur opinion est largement diffusée par la télévision. Elles répondent rapidement, sans réfléchir et de manière plausible à des questions que seule une enquête difficile, menée par des moyens scientifiques, permet de résoudre de manière fiable.

Nous ne pouvons pas et nous ne voulons pas arrêter la libre circulation de l'information. Nous devons donc employer les moyens les plus rapides pour que l'information soit fiable et puisse être communiquée au public. Nous devons apprendre à nos enquêteurs à étudier à fond les problèmes, à être prudents et à ne pas spéculer. Nous espérons qu'au bout du compte l'opinion publique finira par admettre que pour avoir une analyse fiable, il faut être patient. Parallèlement, nous devons nous efforcer avec énergie de rendre publics tous les renseignements fiables dont nous disposons.

Les compétences de nos enquêteurs, et je suis sûr que c'est la même chose pour les vôtres, doivent être d'autant plus grandes que la technique évolue rapidement et qu'il leur faut aussi se pencher sur la gestion des entreprises et sur leur culture en matière de sécurité, et non plus se contenter d'enquêter sur les accidents et sur les exécutants. Le rôle de l'information a toujours été important dans le transport. Avec le rythme accéléré des changements, il deviendra encore plus important à l'avenir.

Also, people and products constantly move across international boundaries, not just between the United States and Canada, but all over the world. As the level of activity increases, accidents will occur more frequently in remote and less developed areas of the world. That applies both to United States-manufactured aircraft and to the turbo-prop and jet passenger aircraft manufactured in Canada. I had the pleasure of flying on one of those products up here this morning, a nonstop from Washington-Dulles to Ottawa.

We will both have to be able to quickly deploy our resources to accident sites around the world and ensure that there are competent objective investigations that produce timely and reliable information about the safety issues that need to be addressed. Respecting the sovereignty of states where the accident occurred will demand as much skill in diplomacy as it does in investigation.

The most recent change in our responsibility relates to coordinating federal assistance to families of accident victims. For 30 years, the Safety Board's primary mandate has been, and will continue to be, the investigation of transportation accidents. However, in October of 1996, legislation gave the NTSB this family-related responsibility for aviation disasters.

In general, under the new authority, the NTSB will provide family members with speedy and accurate information about the accident and recovery efforts, support local efforts in the recovery and identification of victims, and offer other assistance as deemed necessary. Airlines must now submit emergency plans to us and to the United States Department of Transportation for review. They are kept on file.

What brought about this change? For decades, following major aviation crashes in the United States, the unpleasant duty of notifying next of kin, making arrangements for transporting family members to a location near the accident site, and returning victims' remains has been the sole responsibility of the air carrier. The local community would respond with necessary emergency services, which were sometimes implemented by individual and group volunteers providing services such as grief counselling and food.

In January 1995, when I chaired the Safety Board's public hearing on the USAir 427 crash near Pittsburgh, Pennsylvania, I met with the victims' families and I became convinced that something must be done to address the very valid concerns they expressed to me.

For those of you who have been involved with a major aircraft accident, I do not need to tell you that the affected airline's response lacked organization, coordination and basic compassion.

Par ailleurs, les personnes et les produits traversent constamment les frontières internationales, non pas simplement entre les États-Unis et le Canada, mais dans le monde entier. Avec l'augmentation du trafic, les accidents vont survenir plus fréquemment dans les régions les plus éloignées et les moins développées du monde. Cela s'applique à la fois aux aéronefs construits aux États-Unis et aux avions de transport de passagers à réaction et turbopropulsés qui sont construits au Canada. J'ai eu le plaisir de voyager dans un de ces appareils ce matin lors d'un vol sans escale de Washington-Dulles à Ottawa.

Nos deux organismes devront pouvoir déployer rapidement leurs ressources sur le lieu des accidents dans le monde pour s'assurer qu'à l'issue d'enquêtes compétentes et objectives on pourra disposer en temps utile de renseignements fiables concernant les questions de sécurité ayant besoin d'être réglées. Vis-à-vis des États souverains dans lesquels les accidents se produisent, il faudra faire preuve d'autant de diplomatie que de compétences en matière d'enquête.

Dernièrement, nos responsabilités ont changé sur le plan de la coordination de l'aide fédérale apportée aux familles des victimes d'accident. Pendant 30 ans, le mandat du Bureau de la sécurité était avant tout, et ça le restera à l'avenir, de faire enquête au sujet des accidents survenus dans les transports. Toutefois, en octobre 1996, le NTSB s'est vu confier par la loi cette responsabilité vis-à-vis des familles victimes des catastrophes aériennes.

En vertu de cette nouvelle responsabilité, le NTSB se chargera de manière générale d'informer rapidement et précisément les familles des conditions de l'accident et des efforts de sauvetage, de l'aide locale apportée en matière de récupération et d'identification des victimes, tout en apportant toute autre aide jugée nécessaire. Les compagnies aériennes doivent désormais soumettre leurs plans d'intervention d'urgence à nos services ainsi qu'à ceux du ministère des Transports des États-Unis pour qu'ils soient examinés. Ils sont versés dans nos dossiers.

Qu'est-ce qui a amené ce changement? Pendant des dizaines d'années, il appartenait exclusivement aux transporteurs aériens, chaque fois qu'un accident aérien majeur se produisait aux États-Unis, de s'acquitter de la pénible obligation de notifier les parents les plus proches, de prendre des dispositions pour transporter les membres de la famille jusqu'au lieu le plus proche du site de l'accident, et de restituer les dépouilles des victimes. Les responsables locaux se chargeaient des services d'intervention d'urgence indispensables, qui étaient parfois dispensés par des particuliers et des groupements bénévoles, qui s'occupaient par exemple d'apporter de la nourriture et de consoler les familles.

En janvier 1995, lorsque j'ai présidé les audiences publiques du Bureau de la sécurité lors de l'enquête sur l'accident aérien du vol USAir 427 près de Pittsburgh, en Pennsylvanie, j'ai rencontré les familles des victimes et j'ai été convaincu qu'il fallait faire quelque chose pour remédier aux préoccupations très justifiées dont on m'a fait part.

Je n'ai pas besoin de dire à ceux d'entre vous qui ont vu de près une catastrophe aérienne que dans leur réponse, les compagnies aériennes en cause manquaient d'organisation, de coordination et d'un minimum de compassion.

Based on Congressional testimony given in our country and other forums, we have heard numerous horror stories: of constant busy signals from the airline's 800 accident information number; misidentified remains; personal effects being mishandled; unidentified remains not being handled with dignity, including mass burials of remains without notifying families; and confidential information obtained during the grief process being used against families in United States courts.

I would hope that we can all agree that this type of treatment should no longer be tolerated. The world has changed and all of us must change with it. For instance, the recent SilkAir accident in Sumatra, and the turbulence accident over the Pacific Ocean involving United Airlines, were both major international media events. Victims' families, not just in the United States but all over, are demanding more accountability in the aftermath of accidents and incidents such as these.

Their five major concerns are in the areas of initial notification of the accident, recovery and identification of victims, disposition of unidentifiable remains, return of personal effects, and access to investigative information.

These concerns are shared by the families of victims of accidents that occur anywhere in the world. Their common human need goes beyond international borders. An additional concern in our increasingly international aviation system is the need for sensitivity to the many religions, cultures, and languages of the passengers.

Following the meeting with the Pittsburgh families, I initiated a meeting in our country with the board of the Air Transport Association, which represents the major airlines. I expressed my concern about the way family members have been treated following major accidents and I asked that they, on their own volition, develop a better way to handle these situations. I was sorry to see that, in the following months, the industry was unable to satisfactorily respond to that request.

Finally legislation was passed, following the ValuJet and TWA accidents in our country, and President Clinton's visit to that TWA accident site. The lack of action by private industry led to government intervention.

This was not our preferred course, but I think the President and Congress acted responsibly in assigning this task to someone. I believe they assigned it to the NTSB because of our long and respected history at crash sites as the eyes and ears of the American people and because we are the one federal agency that is at each and every aviation accident site in our country.

Our family assistance plan has been used four times since the passage of the law. Our new Office of Family Assistance fills a void that I previously mentioned. It coordinates and integrates the

Les témoignages que nous avons entendus au Congrès et à d'autres tribunes de notre pays font état de nombreuses situations inadmissibles: des numéros d'information 1-800 sur les accidents toujours occupés lorsqu'on appelle les compagnies aériennes; des confusions de corps; des effets personnels égarés; des restes de corps humain traités sans aucune dignité, y compris des inhumations massives des dépouilles sans que l'on notifie les familles, et des renseignements confidentiels obtenus pendant la période de deuil et utilisés contre les familles devant les tribunaux des États-Unis.

J'espère que nous sommes tous d'accord pour dire que ce genre de traitement ne peut plus être toléré. Le monde a changé et nous avons tous changé avec lui. Ainsi, l'accident de SilkAir qui a eu lieu récemment à Sumatra, ainsi que l'accident lié à la turbulence au-dessus de l'océan Pacifique qui a impliqué United Airlines, ont été deux grands événements internationaux. Les familles des victimes, non pas simplement aux États-Unis, mais dans le monde entier, exigent que l'on rende davantage de comptes au lendemain d'accidents ou d'incidents de ce type.

Les cinq grands domaines qui nous préoccupent concernent la notification de l'accident au départ, la récupération et l'identification des victimes, l'enlèvement des dépouilles non identifiées, la restitution des effets personnels et l'accès aux données de l'enquête.

Ces préoccupations sont partagées par les familles des victimes d'accidents dans le monde entier. En tant qu'êtres humains, le respect qui leur est dû dépasse les frontières internationales. Étant donné l'internationalisation croissante du transport aérien, nous devons veiller en outre à respecter les nombreuses langues, religions et cultures des passagers.

Après avoir rencontré les familles de Pittsburgh, j'ai organisé une rencontre dans notre pays avec le bureau de l'Association du transport aérien, qui représente les grandes compagnies aériennes. J'ai indiqué que j'étais préoccupé par la façon dont les familles avaient été traitées à la suite d'accidents majeurs et je leur ai demandé de se doter, de leur plein gré, de meilleurs moyens de régler ces situations. J'ai eu le regret de constater, dans les mois qui ont suivi, que les entreprises du secteur n'ont pas réussi à répondre de manière satisfaisante à cette exigence.

Une loi a finalement été adoptée, à la suite des accidents de ValuJet et de TWA qui ont eu lieu dans notre pays, et le président Clinton s'est rendu sur le lieu de l'accident de TWA. C'est l'absence de réaction des entreprises du secteur privé qui a amené l'intervention du gouvernement.

Ce n'est pas ce que nous aurions préféré, mais je considère que le président et que le Congrès ont agi de manière responsable en confiant cette tâche à quelqu'un. Je pense qu'ils l'ont confiée au NTSB en raison de ses longs antécédents et du travail qu'il a su accomplir sur les lieux des accidents, qui lui ont valu le respect de la population américaine, et parce que nous sommes le seul organisme fédéral qui intervient systématiquement sur le lieu de chaque accident aérien dans notre pays.

Notre plan d'aide aux familles a été appliqué à quatre reprises depuis l'adoption de la loi. Notre nouveau Bureau d'aide aux familles comble les lacunes dont je vous ai fait part tout à l'heure.

major resources of the federal government and other organizations to support the efforts of local and state government and the airlines to meet the needs of aviation disaster victims and their families.

Family counselling, victim identification and forensic services, communication with foreign governments, and translation services are just a few of the areas in which government can help local authorities and the airlines deal more effectively with a major aviation disaster.

As this committee may be aware, the United States Congress recently passed legislation amending the law that was passed in 1996 requiring foreign carriers — there are some 323 — flying in or out of the United States to file family assistance plans and fulfill the same family support requirements demanded by their domestic counterparts.

This was new territory for us, and we had to proceed slowly to maintain proper separation between our investigative responsibilities and our new responsibilities with the families.

Our Office of Family Affairs Staff will be more than happy to work closely with you in the future to share their experiences on setting up our operation. I have found that this program is one of the most satisfying things I have experienced in my some 20 years of public service.

Madam Chairman, that concludes my prepared remarks. I appreciate the senators' attention, and I would be glad to attempt to respond to any questions.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Hall.

Could you tell us about the split in the responsibilities between the federal and the state authorities in the United States for the various modes of transport? We are particularly interested in highway transport and whether or not you run into any conflict with state responsibilities when it comes to highway accident investigation.

Mr. Hall: I will ask Mr. Sweedler to share his observations, because Mr. Sweedler has been with the board since its inception, and he can provide a greater perspective than the chairman can.

Obviously, the responsibilities in the United States in the highway area are primarily the responsibility of state government. However, the federal government has been very active in safety, both through our organization and the National Highway Transportation Safety Agency, the NHTSA, in setting overall regulations for the manufacture of vehicles. Through some of our federal transportation funding, the NHTSA has been able to affect some of the specific laws regarding safety in the various 50 states.

My perspective is partially based on my experience of working in the state government in Tennessee for six years prior to assuming this position. I worked as a principal assistant to the

Il coordonne et rassemble les différentes ressources du gouvernement fédéral et d'autres organisations afin d'appuyer les efforts que font les municipalités, les États et les compagnies aériennes pour répondre aux besoins des victimes des catastrophes aériennes et de leur famille.

L'aide psychologique aux familles, les services d'identification des victimes et d'examen médico-légal, la communication avec les gouvernements étrangers et les services de traduction, voilà quelques-uns des domaines dans lesquels le gouvernement peut aider plus efficacement les responsables locaux et les compagnies aériennes lors d'une catastrophe aérienne.

Votre comité sait peut-être que le Congrès des États-Unis a récemment adopté une législation modifiant la loi adoptée en 1996 et exigeant que les transporteurs aériens étrangers — il y en a quelque 323 — qui ont des vols au départ ou à l'arrivée des États-Unis déposent des plans d'aide aux familles et prennent les mêmes engagements en faveur du soutien des familles que ceux qui sont exigés de leurs homologues aux États-Unis.

C'était là un domaine tout nouveau pour nous et nous avons dû avancer avec prudence pour bien séparer notre travail d'enquête de nos nouvelles responsabilités vis-à-vis des familles.

Le personnel de notre Bureau des affaires familiales se fera un plaisir de collaborer étroitement avec vous à l'avenir pour vous faire part de son expérience lorsqu'il s'agira de mettre sur pied votre propre service. C'est l'un des programmes les plus satisfaisants que j'ai eu l'occasion de rencontrer au cours de mes quelque 20 années de service dans la fonction publique.

Madame la présidente, voilà qui met fin à mon exposé. Je remercie les sénateurs de leur attention et je suis tout disposé à répondre à leurs questions.

La présidente: Merci, monsieur Hall.

Pourriez-vous nous dire quel est le partage des responsabilités entre le gouvernement fédéral et les États pour ce qui est des différents modes de transport aux États-Unis? Nous nous intéressons plus particulièrement au transport routier et aux possibilités de conflit avec les États lorsqu'il s'agit de partager les responsabilités des enquêtes portant sur les accidents de la route.

M. Hall: Je vais demander à M. Sweedler d'intervenir parce qu'il est là depuis les débuts de la création du bureau et qu'il est en mesure de vous fournir une meilleure idée d'ensemble que le président.

Bien évidemment, ce sont avant tout aux États-Unis les gouvernements des États qui ont la responsabilité des routes. Le gouvernement fédéral est cependant intervenu très activement en matière de sécurité, tant par l'intermédiaire de notre organisation que par l'entremise de la National Highway Transportation Safety Agency, la NHTSA, en fixant la réglementation qui s'applique globalement à la construction des véhicules. Grâce aux crédits fédéraux s'appliquant au transport, la NHTSA a réussi à influencer sur différentes lois touchant précisément la sécurité dans quelque 50 États.

Je me fonde en partie sur mon expérience au sein du gouvernement du Tennessee, pour lequel j'ai travaillé pendant six ans avant d'occuper mon poste actuel. J'étais l'adjoint principal

governor. I found in our state that most of the progressive safety legislation that was passed, whether it was in the area of drunk driving or child safety seats, motorcycle helmets, things of that nature, was initiated at the federal level. It is clearly a shared responsibility.

Our agency has received nothing but cooperation in working with the state agencies in terms of accident investigation. They welcome our involvement.

Mr. Sweedler, would you like to elaborate?

Mr. Barry Sweedler, Director, Office of Safety Recommendations and Accomplishments: I have just a few extra points. As Chairman Hall mentioned, there is a shared responsibility. The states usually are involved with the driver and any issue that has to do with the driver, and the federal government is involved with the vehicle standards.

We have been very active in the highway field because that is where most of the fatalities are. More than 90 per cent of transportation fatalities occur on the highways. We feel we can have a great impact on the highways, and we have to look at highway safety issues through our very tailored accident investigation. Certainly, on issues like the drinking and driving issue, we have made many recommendations to the state governments to improve the drinking and driving laws. We have made recommendations, following your example, on how to get drivers to increase the use of their safety belts and child safety seats.

We were very active in the whole issue of air bags. Chairman Hall actually started and led the whole national debate on the need to improve air bag safety. It has been very satisfying to us. Thousands of lives have been saved, and we are very pleased with our work in the highway area.

The Chairman: Coming back to the NTSB, how many staff do you have? How are they allocated by mode of transportation, and what kind of budget do you have? You seem to do a lot more than we do here.

Mr. Hall: We have approximately 400 staff members. Our budget this coming year is roughly \$55 million. To give you an idea of our relative size in the United States government, the budget for the United States Department of Transportation this year is \$43.3 billion. Our budget would fund the Department of Transportation for nine hours of one day. I have not even calculated how long it would fund the Department of Defence. It costs each U.S. citizen approximately 17 cents to fund our agency.

Roughly, Madam Chairman, 50 per cent of the resources of our agency are in aviation accident investigation and 50 per cent are divided between the other modes of transportation.

du gouverneur. J'ai constaté que la plupart des lois progressistes sur la sécurité qui ont été adoptées par notre État, qu'il s'agisse de la conduite en état d'ivresse, des sièges de sécurité pour les enfants, des casques pour les motos, et cetera, étaient lancées au niveau fédéral. C'est de toute évidence une responsabilité partagée.

Pour ce qui est des enquêtes sur les accidents, notre organisme a toujours bénéficié de la collaboration des organismes des États. Notre intervention est la bienvenue.

Monsieur Sweedler, vous voulez ajouter quelques mots?

M. Barry Sweedler, directeur, Office of Safety Recommendations and Accomplishments: J'ai quelques petites choses à ajouter. Comme l'a indiqué le président Hall, c'est une responsabilité partagée. En règle générale, l'État s'occupe des conducteurs et de tout ce qui concerne ceux-ci, alors que le gouvernement fédéral se charge des normes s'appliquant aux véhicules.

Nous sommes beaucoup intervenus dans le secteur routier parce que c'est là que se produisent la plupart des accidents. Plus de 90 p. 100 des accidents mortels sont dus à la route. Nous estimons pouvoir exercer une grande influence sur le secteur routier, et nous devons adapter notre procédure d'enquête très précise sur les accidents aux problèmes posés par la sécurité routière. Sur des questions telles que la conduite en état d'ivresse, nous avons bien évidemment fait de nombreuses recommandations aux gouvernements des États afin qu'ils améliorent leur législation. Nous avons fait des recommandations, en suivant votre exemple, pour amener les conducteurs à utiliser davantage leur ceinture de sécurité ainsi que les sièges de sécurité pour enfants.

Nous sommes intervenus très activement sur toute la question des coussins pneumatiques. C'est en fait le président Hall qui a lancé et conduit l'ensemble du débat national sur la nécessité d'améliorer la sécurité des coussins pneumatiques. Les résultats dans ce secteur ont été très satisfaisants en ce qui nous concerne. Des milliers de vies ont été sauvées et nous nous félicitons du travail que nous avons accompli dans le secteur routier.

La présidente: Pour en revenir au NTSB, quels sont vos effectifs? Quelle est la répartition selon les différents modes de transport et quel est votre budget? Vous semblez en faire bien davantage que nous n'en faisons ici.

M. Hall: Notre personnel compte environ 400 membres. Cette année, notre budget va être d'environ 55 millions de dollars. Pour vous donner une idée de ce que ça représente par rapport aux différents budgets au sein du gouvernement des États-Unis, le budget du ministère des Transports est cette année de 43,3 milliards de dollars. Notre budget ne nous permettrait de financer celui du ministère des Transports que pendant neuf heures. Je n'ai même pas voulu calculer pendant combien de temps il pourrait financer le budget du ministère de la Défense. Notre organisme coûte environ 17 cents à chacun des citoyens des États-Unis.

En gros, madame la présidente, notre organisme affecte 50 p. 100 de ses ressources aux enquêtes sur les accidents aériens et 50 p. 100 sont répartis entre les différents autres modes de transport.

Senator Forrestall: You will appreciate, Madam Chairman, that when I first came to Ottawa, the total budget for all purposes was \$6 billion dollars. I was a young man.

Thank you for coming. We are all pleased that you could come to Ottawa to help us with our functions.

The figures are staggering. I would like to discuss with you the identifying processes through which care can be extended to the families of victims of air crashes. I am happy that the United States has taken a lead in this matter.

You mentioned that you have used your office and your procedures four times. Could you elaborate a little bit? Could you tell us anything about how it was received? Have you found that it has an impact on your budgetary monies? Has it helped to ensure that the proper persons or institutions accept their responsibilities for these?

I would hope Canada would go in this direction.

Mr. Hall: Of course, we first attempted to give leverage to the existing resources of the federal government through memorandums of understanding with six of our current federal agencies. We are able to call on them for various services that might be required at the accident site.

Our Department of Health and Human Services has an excellent identification team. We had an accident near Detroit, Michigan, with ComAir, in which I believe there were 29 fatalities. You may have seen the pictures on your television here. It occurred in the winter, in December. It was horrible weather. There was a fire, and the conditions were complicated by the weather. Identification was extremely difficult. We were able to fly in a mobile morgue that is maintained in Arizona to assist in the identification. We were able to have all of the victims identified and the families able to return home within 48 hours.

We have found that families come to an accident scene to take their loved one home. In an event like that, it is one stage of the closure process that they need to go through. We were able to utilize those special services in that situation.

The largest accident we had, senator, was of course the Korean Airline accident in Guam, which actually prompted the extension of this law to foreign carriers. We had great difficulty upon arrival in Guam because of the lack of any type of plan by Korean Airlines to accommodate the families, who then came to the accident site and attempted to actually overrun the accident site.

I was very proud of our family assistance people, who were able to add some structure. Once they explained to the Korean Airlines and the representatives of the Korean government what they needed to be doing, we received full cooperation and assistance. But the lack of a plan just created chaos in the first couple of days after that particular accident.

Le sénateur Forrestall: Je vous fais remarquer, madame la présidente, que lorsque je suis arrivé à Ottawa, le budget total, tous postes confondus, était de 6 milliards de dollars. J'étais jeune alors.

Merci d'être venus. Nous sommes tous très heureux que vous soyez venus à Ottawa nous aider dans notre travail.

Les chiffres sont impressionnants. J'aimerais discuter avec vous des mécanismes d'identification permettant d'aider les familles des victimes d'accidents aériens. Je me félicite de voir que les États-Unis ont pris l'initiative dans ce domaine.

Vous avez indiqué que votre procédure et les services de votre bureau avaient été utilisés à quatre reprises. Pourriez-vous nous en dire un peu plus? Pourriez-vous nous préciser comment ces services ont été accueillis? Y a-t-il eu des répercussions sur vos crédits budgétaires? Est-ce que cela a contribué à faire en sorte que les personnes ou les institutions concernées acceptent bien leurs responsabilités?

J'espère que le Canada se dirigera dans cette voie.

M. Hall: Bien entendu, nous avons essayé tout d'abord de faire un meilleur usage des ressources existantes du gouvernement fédéral en signant des protocoles d'accord avec six des organismes fédéraux qui existent à l'heure actuelle. Nous avons pu faire appel à eux pour qu'ils dispensent différents services pouvant s'avérer indispensables sur le lieu de l'accident.

Notre ministère de la Santé et des Services sociaux a une excellente équipe d'identification. La ComAir a eu un accident près de Detroit, au Michigan, qui a fait, je crois, 29 morts. Vous avez peut-être pu voir les images à la télévision. Ça s'est passé en hiver, en décembre. Il faisait très mauvais. Il y a eu un incendie et le mauvais temps a compliqué la situation. L'identification a été très difficile. Nous avons pu faire venir par avion une morgue mobile qui est maintenue en état en Arizona pour aider à l'identification. Nous avons pu identifier toutes les victimes et les familles ont pu rentrer chez elles dans les 48 heures.

Nous avons constaté que les familles se rendaient sur le lieu de l'accident afin de pouvoir ramener chez elles les êtres qui leur sont chers. Dans une telle situation, c'est une étape du deuil qu'elles doivent surmonter. Nous avons pu dans un tel cas faire appel à ces services spéciaux.

Notre plus gros accident, sénateur, a été bien sûr celui de Korean Airlines à Guam, qui a en fait motivé l'application de ces dispositions aux transporteurs étrangers. Nous avons éprouvé de grandes difficultés à notre arrivée à Guam en raison du fait que Korean Airlines n'avait aucun plan d'accueil des familles, qui se sont rendues sur le lieu de l'accident et étaient en fait sur le point de l'investir.

Je suis très fier de l'action de nos responsables des services d'aide aux familles, qui auront réussi à apporter un semblant d'organisation. Une fois qu'ils ont eu expliqué à Korean Airlines et aux représentants du gouvernement coréen ce qu'il fallait faire, nous avons bénéficié d'une aide et d'une collaboration pleines et entières. En raison, toutefois, de l'absence de plan, la situation a été chaotique pendant deux jours lors de cet accident.

We receive funding for seven full-time staff to perform these responsibilities. The organization is headed by a gentleman who retired from the Casualty Assistance Office of the army, so he had extensive experience in this area. We have tried to hire someone who is familiar with the forensic part of the operation, someone who is familiar with the counselling services, someone who is familiar with emergency response services, someone who is familiar with the airlines and their structure, so that we have a comprehensive team that we can send out, depending, of course, on the size of the accident. We have gone to accidents ranging from the Korean Air accident to a Scenic Airline accident, in which there were eight fatalities. In all instances, we found that the office has worked very well.

Senator Forrestall: Do you see ways of improving it? Or do you think you have a bit of a handle on it and that you would want to wait for a year or so to see how it goes?

Mr. Hall: I think we would want to have more experience. We are going to have a symposium in Washington, D.C., on September 28 and 29, to which I would certainly invite the committee and any interested people from Canada. It will be at the Crystal City Hyatt right outside Washington. It will be the first time a symposium like this will be held. We are calling it an international symposium on family and victim assistance for transportation disasters. We are going to try to really sit down and bring in the world community and share notes on what our experience has been. Airlines that are preparing these plans will have the benefit of that information, and all of us can see if there is anything that we need to do to improve the way we are doing our business.

Senator Forrestall: I would like to touch on one more area that arises out of the testimony we received yesterday. It has to do with information statistics and the absolute vital necessity of accurate and constant information, the difficulty in getting it and of storing it once you have it, and the question of who should have access to it, who should handle it, and all these other things. We learned that it makes it very difficult for professionals to draw any conclusions, for example, with respect to highway safety. As I am sure you know, the majority of our fatalities occur on the highways.

First, is there a better way to acquire, store and disseminate this type of statistic or will the web fill that vacuum as time goes on?

Second, and I guess more importantly than that, is the question of the families. It is one thing to feel badly about the fatal victim of an accident, but as you know from your experience, it is the families who deal with the loss. They do this by recovering the remains, bringing them home and burying them, after which a period of healing sets in. Where there is debilitating, traumatic injury that lingers on sometimes for years — sometimes it has a

Pour nous acquitter de ces responsabilités, nous avons reçu des crédits correspondant à l'affectation de sept membres du personnel à plein temps. L'organisation est dirigée par un ancien membre à la retraite du Bureau de l'armée venant en aide aux victimes, qui a donc une grande expérience du domaine. Nous avons cherché à engager une personne familiarisée avec le côté médico-légal de l'opération, une personne familiarisée avec les services d'aide psychologique, une personne au courant des services d'intervention d'urgence et une personne au courant du fonctionnement des compagnies aériennes et connaissant leur structure, de façon à disposer d'une équipe pluridisciplinaire susceptible d'être envoyée sur place, en fonction, bien entendu, de l'ampleur de l'accident. Nous avons eu affaire à des accidents allant de la Korean Airlines à la Scenic Airline, qui a fait huit morts. Dans tous les cas, nous avons constaté que les services du bureau étaient excellents.

Le sénateur Forrestall: Voyez-vous le moyen de les améliorer? Considérez-vous, au contraire, que vous avez fait le nécessaire et qu'il est préférable d'attendre environ un an pour voir ce qui se passe?

M. Hall: Je pense que nous avons besoin d'acquiescer davantage d'expérience. Nous allons organiser un colloque à Washington, D.C., les 28 et 29 septembre, et j'inviterai certainement les membres du comité et toutes les autres personnes intéressées au Canada à y participer. Il se tiendra au Crystal City Hyatt, dans la banlieue de Washington. Ce sera la première fois que l'on organisera un colloque de ce type. Nous allons l'intituler colloque international sur l'aide aux familles et aux victimes en cas de catastrophe dans les transports. Nous voulons en fait nous réunir et faire part de notre expérience à la communauté internationale. Les compagnies aériennes qui sont en train d'élaborer ces plans pourront tirer parti de cette information et chacun d'entre nous pourra se demander s'il est possible de faire quelque chose pour améliorer la façon dont nous opérons.

Le sénateur Forrestall: J'aimerais aborder une autre question qui a été soulevée lors des témoignages que nous avons entendus hier. Elle a trait aux statistiques dont dépend l'information et au fait qu'il est absolument indispensable de disposer de données exactes et constantes, qu'il est difficile de les recueillir et de les emmagasiner lorsqu'on les a, et qu'il convient de se demander qui doit être habilité à en prendre connaissance, à les manipuler, et cetera. Nous avons appris qu'il est très difficile pour les spécialistes d'arriver à des conclusions quelconques au sujet, par exemple, de la sécurité routière. Comme vous le savez certainement, la majorité de nos accidents mortels ont lieu sur les routes.

Tout d'abord, existe-t-il de meilleurs moyens de recueillir, d'emmagasiner et de diffuser ce type de statistiques ou est-ce qu'Internet va combler ce vide avec le temps?

En second lieu, et je crois que c'est encore plus important, il y a la question des familles. Il est bon de se préoccuper des morts, mais comme vous le savez par expérience, ce sont les familles qui s'en occupent. Elles le font en récupérant la dépouille, en l'enterrant une fois revenues chez elles et, après un certain temps, le deuil s'estompe. Par contre, lorsqu'il y a une blessure traumatique et débilitante dont les effets durent parfois pendant

crippling impact — there is always that great gap between the time the costs start building and the time the insurance kicks in.

In your caring mode, have you started to pay any attention to the difficulties that arise in such situations? I realize you are getting into the civil and personal ends of things, but it seems to me that we must increasingly look at this end because it has an equal, if not greater, impact when dealing with the fatal victims of crashes.

Mr. Hall: The first part of your question, senator, is on the subject of data. I think that is probably going to be the most challenging area for government in the future. It will be a real challenge to maintain the investment in technology to ensure that the data we have is solid.

I think the challenge increases because we get more and more data. We have difficulty in our country in the highway area with what is called FARS, fatal analysis reporting system, and with the accuracy of that system. For example, in the air bag area, they have maintained statistics in our country on air bag fatalities but not on air bag injuries, but we know that air bags, while they save lives, are creating more varied types of automobile accident injuries than we have ever seen before. There are eye injuries, ear injuries, and other unique types of injuries that need to be studied, so hopefully the technology can be improved. I think that will be a continuing challenge in all the modes of transportation, and obviously in all of our lives, because the amount of data is just going to continue to increase.

Your observation on the subject of injuries out of these accidents and the time for recovery is very accurate. However, that is not an area that we as a board have looked at, nor do I think our current jurisdiction would involve us. It certainly would be an area of concern for government because it is clear that, many times, someone will be severely injured and there will be an extensive lapse of time before they will see any monetary recovery.

Mr. Sweedler has a comment.

Mr. Sweedler: You are blessed with a very good group right here in Ottawa. The Traffic Injury Research Foundation of Canada has their offices here. They have an excellent handle on the highway data for accidents here in Canada.

Senator Forrestall: But they have the same frustration.

Mr. Sweedler: Of course. We work very closely with them and rely upon their guidance and the work that they have done. They are a very good resource.

Mr. Hall: As you may be aware, we have a Web site, as does the TSB.

Senator Poulin: And the Web site is very well done.

des années — parfois, la personne reste handicapée — il y a toujours un décalage énorme entre le moment où les frais s'accumulent et celui où l'on touche finalement l'assurance.

Dans votre procédure d'aide aux victimes, avez-vous entrepris de remédier aux difficultés qui se présentent dans un tel cas? Je comprends bien que l'on se mêle ici des questions civiles et personnelles, mais il m'apparaît que c'est un domaine dans lequel il convient d'intervenir de plus en plus parce qu'il a tout autant d'importance, sinon plus, que le traitement qui est accordé aux victimes d'accidents mortels.

M. Hall: La première partie de votre question, sénateur, porte sur les statistiques. Je pense que c'est probablement la tâche la plus difficile qui attend le gouvernement à l'avenir. Le grand défi sera de continuer à investir dans la technologie pour nous assurer que les données que nous recueillons se tiennent.

Je pense que la difficulté va augmenter du fait que nous recueillons de plus en plus de données. Dans le secteur routier, nous avons du mal à nous assurer de la fiabilité des données recueillies par le système de compte rendu et d'analyse des accidents mortels, le système FARS. Ainsi, pour ce qui est des coussins pneumatiques, on tient dans notre pays des statistiques sur les accidents mortels qu'ils causent, mais non pas sur les blessures alors que nous savons que ces coussins pneumatiques, tout en permettant de sauver des vies, entraînent des blessures plus diverses en cas d'accidents automobile que celles que nous voyions auparavant. Il y a des blessures aux yeux et aux oreilles et d'autres types de blessures bien particulières qui ont besoin d'être étudiées pour qu'on puisse, il faut l'espérer, améliorer la technologie. Je pense que c'est une difficulté qui va continuer à se poser dans tous les modes de transport, et bien évidemment tout au long de notre vie, parce que le nombre de statistiques ne va faire qu'augmenter.

Votre observation au sujet des blessures survenues dans ces accidents et des délais de rétablissement est tout à fait exacte. Toutefois, ce n'est pas une question sur laquelle s'est penché le bureau et je ne pense pas non plus que cela relève actuellement de notre compétence. Il est indéniable que ce doit être un sujet de préoccupation pour le gouvernement puisqu'il est évident que, bien souvent, des personnes vont être gravement blessées et qu'il va se passer beaucoup de temps avant qu'elles soient indemnisées.

M. Sweedler a une observation à faire.

M. Sweedler: Vous avez la chance de pouvoir compter sur un excellent groupement, ici à Ottawa. La Fondation de recherche sur les blessures de la route au Canada a ses bureaux ici. Elle dispose d'excellentes statistiques sur les accidents de la route ici au Canada.

Le sénateur Forrestall: Mais elle éprouve les mêmes sujets de frustration.

M. Sweedler: C'est entendu. Nous collaborons très étroitement avec cette organisation et nous tenons compte de ses conseils ainsi que des travaux qu'elle effectue. C'est une excellente ressource.

M. Hall: Comme vous le savez peut-être, nous avons un site Internet, de même que le BST.

Le sénateur Poulin: Un site qui est d'ailleurs très bien conçu.

Mr. Hall: We have now upgraded our web site. To show the committee how much importance I place on my presence here today, the NTSB is holding a hearing in Honolulu, Hawaii, today.

Senator Poulin: And you chose to come to Ottawa instead.

Mr. Hall: I chose to be here. If you go to our web site and click on the hearings and then click on the KAL hearing, you will be able to get the testimony given and the exhibits presented at that hearing today. We started that with our TWA hearing. It has worked so well that we will probably do that for all of our public hearings.

Senator Roberge: It was a very interesting presentation, Chairman Hall. I am pleased to note that our two organizations are working very closely together. It is vitally important.

I was reading the party system in your investigative process. The FAA is automatically designated by law. Who is the lead investigator once the FAA is involved?

Mr. Hall: The NTSB is the lead investigator, but the FAA is always a party to our investigations, by statute.

Senator Roberge: The whole party system is very interesting. What is the role of a board member in a major investigation?

Mr. Hall: In a major investigation, the board member goes as a spokesperson for the board, and is supposed to be the single source of information between the board's investigation through the party system and the media. Many times, a board member will be referred to as the principal investigator. That is not the case. We are there as a spokesperson for the investigation. Of course, all of the board members rotate each week as they are on call to go to major transportation accidents.

We are the spokesperson for the investigation.

Senator Roberge: So he does not chair the investigation team?

Mr. Hall: No. The investigator in charge, who is a professional staff member, will be designated as the head of the investigative team.

Senator Roberge: What role does your board play in ensuring that Americans travel safely abroad?

Mr. Hall: Through the accredited representative under the ICAO for the United States government on aviation accident investigations, we are present for the investigation and a party to the investigation of most incidents and accidents where there have been U.S. citizens or U.S.-manufactured products involved, whether it be the engines or the avionics or the structure itself, a Boeing or McDonnell Douglas aircraft.

We will be making recommendations through that process, working with the local investigators, whatever the structure is in that particular country, to try to identify problems and make changes, safety changes, if necessary, just as quickly as possible.

M. Hall: Nous avons maintenant amélioré notre site Internet. Afin que votre comité sache toute l'importance que j'accorde à ma présence ici aujourd'hui, je vous signale que le NTSB tient aujourd'hui une audience à Honolulu, à Hawaïi.

Le sénateur Poulin: Et vous avez préféré venir à Ottawa.

M. Hall: J'ai préféré venir ici. Si vous vous branchez sur les audiences de notre site Internet et si vous faites apparaître à l'écran les audiences de KAL, vous pouvez prendre connaissance des témoignages présentés et des pièces déposées au cours de l'audience d'aujourd'hui. Nous avons commencé à le faire pour nos audiences de TWA. Ça s'est si bien passé que nous le ferons probablement pour toutes nos audiences publiques à l'avenir.

Le sénateur Roberge: C'était un exposé très intéressant, président Hall. Je suis heureux de constater que nos deux organisations travaillent en étroite collaboration. C'est absolument essentiel.

J'ai lu quelles étaient les parties prenantes à votre mécanisme d'enquête. La FAA est automatiquement désignée par la loi. Qui prend la direction de l'enquête une fois que la FAA intervient?

M. Hall: C'est le NTSB qui prend la direction de l'enquête, mais en vertu de la loi la FAA est toujours partie à l'enquête.

Le sénateur Roberge: Tout ce mécanisme prévoyant l'intervention de différentes parties est très intéressant. Quel est le rôle des membres du bureau dans une enquête importante?

M. Hall: Dans une enquête importante, le membre du bureau est le porte-parole de ce bureau et il est censé être l'unique source d'information entre les parties prenantes à l'enquête du bureau et les médias. Souvent, on qualifie le membre du bureau de principal enquêteur. Il n'en est rien. Nous agissons en qualité de porte-parole du groupe d'enquête. Bien entendu, tous les membres du bureau, par roulement, se tiennent prêts à participer chaque semaine aux grandes enquêtes sur les accidents survenus dans les transports.

Nous sommes le porte-parole du groupe d'enquête.

Le sénateur Roberge: Il ne préside donc pas l'équipe chargée de l'enquête?

M. Hall: Non. C'est l'enquêteur responsable, qui est membre de l'équipe professionnelle, qui sera nommé à la tête de l'équipe chargée de l'enquête.

Le sénateur Roberge: Quel rôle joue votre bureau pour s'assurer que les Américains voyagent en toute sécurité à l'étranger?

M. Hall: Par l'entremise du représentant du gouvernement des États-Unis accrédité auprès de l'OACI en matière d'enquête sur les accidents aériens, nous assistons et nous participons aux enquêtes menées sur la plupart des incidents ou des accidents impliquant des citoyens des États-Unis ou des produits fabriqués aux États-Unis, qu'il s'agisse des moteurs ou de la structure même des appareils, Boeing ou McDonnell Douglas.

Dans le cadre de ce mécanisme, nous faisons des recommandations, nous collaborons avec les enquêteurs locaux, quelle que soit la structure du pays concerné, afin d'essayer le plus vite possible de déceler les problèmes et d'apporter des

We do not in any way rate the airlines or the countries. That is the responsibility of the FAA in our country. But through the accident investigation process, we are there to try to be sure that corrections are made and that the information is shared worldwide.

Senator Poulin: Chairman Hall, we have done a lot of studies in Canada in terms of trends. I imagine the results of our studies are very similar to yours, in terms of the growing concern of Canadians for safety in the street, home, and in all vehicles. We are extremely interested in the fantastic presentation you have made, because I think there is a lot for us to learn from it. You and your team are to be congratulated on the leadership you have taken and the innovation you have brought to the whole concern of safety.

I have two kinds of questions. One is legislative and the other regards your family assistance program. I would like to touch on the legislative side because of our role as legislators.

In reading on your web site the history of the agency, I saw that it had become part of the Transportation Department and that the enabling legislation had arrived about ten years later to really create an arms-length relationship between yourself and Congress. Am I right up to now?

Mr. Hall: Yes, you are right.

Senator Poulin: When the further changes were made, were they made to the existing enabling legislation to increase your responsibilities?

Mr. Hall: Yes. Mr. Sweedler would be a better person to answer that. I was not there in 1974, but Mr. Sweedler was.

Mr. Sweedler: You are absolutely correct. The original legislation had the NTSB as an independent agency but located, for administrative purposes, in the Department of Transportation. We had a great degree of independence but there was the appearance that we were part of that department.

In 1974, the U.S. Congress made a major modification to the legislation, which made us totally independent for all activities.

Mr. Hall: The committee might be interested to know that the actual beginning of the idea of an independent accident board in our country goes back to 1935, when Senator Bronson Cuttie from New Mexico opposed President Roosevelt's packing of the Supreme Court. President Roosevelt put an opponent in the race against the very popular Senator Cuttie. While flying back from New Mexico on a TWA flight, north of St. Louis, Cuttie was killed in an aviation accident. The Civil Aviation Bureau at that time investigated the accident, as did TWA, and came to different conclusions.

changements, des changements à la sécurité, si cela s'avère nécessaire. Nous n'accordons en aucune façon une cote de sécurité aux compagnies aériennes ou aux pays en cause. Cette tâche relève de la responsabilité de la FAA dans notre pays. Toutefois, dans le cadre du mécanisme d'enquête sur les accidents, nous sommes là pour nous assurer que des correctifs sont apportés et que l'information est communiquée au monde entier.

Le sénateur Poulin: Président Hall, nous avons procédé à de nombreuses études des tendances qui apparaissent au Canada. J'imagine que les résultats de nos études sont très semblables aux vôtres, en ce qui a trait au fait que les Canadiens se préoccupent de plus en plus des questions de sécurité dans la rue, à leur domicile et dans tous les véhicules. Nous sommes extrêmement intéressés par l'excellent exposé que vous venez de nous faire, parce que je crois que nous avons beaucoup à en apprendre. Il convient de vous féliciter, vous et votre équipe, des initiatives que vous avez prises et de votre esprit novateur dans tout ce qui touche à la sécurité.

J'ai deux séries de questions à vous poser. L'une est de nature législative et l'autre a trait à votre programme d'aide aux familles. Je tiens à évoquer les questions législatives en raison de notre rôle en tant que législateurs.

En lisant l'historique de votre organisme sur Internet, j'ai vu que l'on vous avait intégré au ministère des Transports et que ce n'est environ que 10 ans plus tard que l'on a adopté une loi constitutive vous rendant indépendant du Congrès. C'est bien ça jusqu'à présent?

M. Hall: Oui, vous avez raison.

Le sénateur Poulin: Lorsque d'autres changements ont été apportés, l'ont-ils été à votre loi constitutive afin d'augmenter vos responsabilités?

M. Hall: Oui. M. Sweedler est mieux placé que moi pour vous répondre sur ce point. Je n'étais pas là en 1974, mais M. Sweedler y était.

M. Sweedler: Vous avez tout à fait raison. La loi faisait à l'origine du NTSB un organisme indépendant mais, pour des raisons administratives, ce dernier était logé dans les locaux du ministère des Transports. Nous étions largement indépendants mais les apparences faisaient que nous semblions faire partie de ce ministère.

En 1974, le Congrès des États-Unis a apporté une modification importante à la loi, ce qui a rendu l'ensemble de nos activités totalement indépendantes.

M. Hall: Il peut être intéressant de préciser au comité que l'idée d'un bureau indépendant d'enquête sur les accidents remonte en fait dans notre pays à 1935, date à laquelle le sénateur Bronson Cuttie, du Nouveau-Mexique, s'est opposé à la politique du président Roosevelt, qui cherchait à mettre des gens à lui à la Cour suprême. Lors de l'élection, le président Roosevelt a opposé un candidat au très populaire sénateur Cuttie. Alors qu'il revenait du Nouveau-Mexique sur un vol de la TWA, Cuttie a été tué dans un accident aérien, au nord de St. Louis. À l'époque, le Bureau de l'aviation civile ainsi que la TWA ont fait enquête au sujet de l'accident et sont parvenus à des conclusions différentes.

The senators were very displeased with both investigations, so they decided to do their own investigation. After several years of attempting to wade through the three different investigations, they decided that the appropriate thing to do was to put an independent board in the Civil Aviation Bureau that just did accident investigation, and that board sat over the investigation process. That was a three-member board initially. It worked so well, in terms of bringing safety through accident investigation, that in 1967 it was extended to all modes of transportation. When our Department of Transportation was created, it was set up as a separate entity within that department.

Senator Poulin: Both governments wanted to ensure that the responsibility for the investigations be given to an arm's-length agency.

Mr. Hall: That is correct.

Senator Poulin: How many members are there on your board?

Mr. Hall: There are five board members.

Senator Poulin: Are they all full-time members? Do you have any part-time members?

Mr. Hall: No, we do not. We have five full-time board members. No more than three can be members of the president's party. At least three have to have some technical background or expertise in the transportation area, and two are to more or less represent the public at large.

Senator Forrestall: If I were to offer a minor amendment to that effect, would you support it?

Senator Poulin: As you are probably aware, Senator Forrestall chairs a special subcommittee of this committee on transportation safety.

The second series of questions deals with the family assistance program. Once again, you and your team are to be congratulated. Your area of responsibility is quite clear for domestic American airlines flying in the United States. If non-domestic airlines fly over and have an accident in the United States, did I understand you correctly when you said that your area of responsibility remains the same?

Mr. Hall: Yes, you did.

Senator Poulin: What if it is an American airline flying over another country? How do you work with that other country? How does your family assistance program come into effect?

Mr. Hall: At present, it would not come into effect. If it is an accident overseas involving an American carrier it would be the responsibility of our Department of State. It has a family assistance function as well.

Senator Poulin: Do they have a similar program? I am sure it is not as good as yours.

Mr. Hall: It is similar. It was set up at the beginning really to facilitate the return of remains and things of that nature. I do not know, in light of what we are doing, whether it will be expanded

Les sénateurs ont été très insatisfaits des deux enquêtes et ont décidé en conséquence de procéder à leur propre enquête. Après avoir pataugé pendant plusieurs années dans ces trois enquêtes différentes, ils ont décidé que le mieux serait de doter le Bureau de l'aviation civile d'un bureau indépendant qui se chargerait uniquement des enquêtes sur les accidents, et ce bureau s'est chargé de la procédure d'enquête. À l'origine, ce bureau comptait seulement trois membres. Il a si bien réussi à promouvoir la sécurité dans le cadre des enquêtes sur les accidents qu'en 1967 on a étendu sa compétence à tous les modes de transport. Lors de la création de notre ministère des transports, il a été érigé en organisme distinct à l'intérieur de ce ministère.

Le sénateur Poulin: Les deux gouvernements voulaient s'assurer que la responsabilité des enquêtes soit confiée à un organisme indépendant.

M. Hall: C'est exact.

Le sénateur Poulin: Combien y a-t-il de membres au sein de votre bureau?

M. Hall: Notre bureau compte cinq membres.

Le sénateur Poulin: Est-ce que ce sont des membres à plein temps? Avez-vous des membres à temps partiel?

M. Hall: Non, les cinq membres de notre bureau sont à plein temps. Trois seulement peuvent être membres du parti du président. Trois au moins doivent avoir une compétence ou une formation technique dans le secteur des transports et deux doivent représenter plus ou moins le grand public.

Le sénateur Forrestall: Si je devais déposer un amendement mineur dans ce sens, est-ce que vous seriez prêt à l'appuyer?

Le sénateur Poulin: Comme vous le savez probablement, le sénateur Forrestall préside un sous-comité spécial de notre comité sur la sécurité des transports.

La deuxième série de questions traite du programme d'aide aux familles. Une fois encore, il faut vous féliciter, vous et votre équipe. Vos responsabilités sont très claires en ce qui a trait aux compagnies aériennes américaines qui font voler leurs appareils aux États-Unis. Vous ai-je bien compris lorsque vous nous avez dit que vos responsabilités restent les mêmes pour ce qui est des compagnies aériennes non américaines qui survolent les États-Unis ou qui y ont un accident?

M. Hall: Oui, vous m'avez bien compris.

Le sénateur Poulin: Que se passe-t-il lorsqu'il s'agit d'une compagnie des États-Unis qui survole un autre pays? Comment collaborez-vous avec cet autre pays? Comment mettez-vous en application votre programme d'aide aux familles?

M. Hall: À l'heure actuelle, il n'entrera pas en application. S'il s'agit d'un accident à l'étranger qui implique un transporteur américain, c'est notre département d'État qui en prendra la responsabilité. Il a lui aussi un service d'aide aux familles.

Le sénateur Poulin: Il a le même genre de programme? Je suis sûr qu'il n'est pas aussi bon que le vôtre.

M. Hall: Il est similaire. Il a été établi en fait au départ pour faciliter le retour des dépouilles et d'autres choses de cette nature. Je ne sais pas, compte tenu de ce que nous faisons, si ses

or not. I do not know whether in the future they will want to try to call on our services as we call on theirs. We fortunately have not been in that position yet, so I do not know.

Senator Poulin: We had a situation in Canada a few years ago where one of our carriers, with many Canadians on board, had a very sad accident. I think it was near Ireland. We had the same situation. I was wondering what your precedent was. Thank you very much, Chairman Hall.

Senator Spivak: I want to go back to the issue of highway safety. The National Highway Transportation Safety Agency and your agency share the jurisdiction, is that correct? I would like to know how they share it.

I want to know whether you are involved in regulating speed or if that is a state responsibility. Similarly, how is truck maintenance enforced? Are you at all responsible for that?

Regarding the issues surrounding the roads in the United States, the subsidies for road building, highway building, highway maintenance, the increased truck traffic, the size of the trucks, the huge trailer-trucks and so forth, do all those things come under your jurisdiction? How does that all work?

Mr. Hall: Mr. Sweedler may want to elaborate on this after I respond as best I can. The NHTSA is just like the FAA. It is a regulator.

Senator Spivak: It does not look at safety.

Mr. Hall: It regulates and has responsibility specifically, as Mr. Sweedler mentioned, for the manufacture of automobile products, but not so much as it pertains to the operator or to their use on the highway.

We interact with them just as we do with any of the other regulators in the Department of Transportation (DOT). There are the Federal Railroad Administration, the Federal Aviation Administration, the Office of Pipeline Safety, the United States Coast Guard and, of course, the NHTSA. In the highway area, we have two regulators. We have the Federal Highway Administration, which is primarily a program to allocate resources and money to the states, as well as the NHTSA, which is primarily responsible for safety.

As I mentioned in my testimony, we have a unique role in the United States in that we oversee as well. We oversee our federal regulators through our independent accident investigations and safety studies and provide Congress with an independent analysis of the type of job they are doing.

Speed is the responsibility of state governments, as is the enforcement of truck maintenance. However, many times the federal government will influence state regulation or legislation by using the carrot-and-stick approach. In the United States, there is

compétences vont être élargies ou non. Je ne sais pas si à l'avenir cet organisme va faire appel à nos services ou si nous ferons appel aux siens. Heureusement, nous n'avons pas encore eu l'occasion de le vérifier, de sorte que je n'en sais rien.

Le sénateur Poulin: Il y a quelques années, le cas s'est produit au Canada lorsque l'un de nos transporteurs a eu un bien triste accident avec de nombreux Canadiens à bord. Je pense que c'était près des côtes de l'Irlande. Nous avons été dans la même situation. Je me demandais quelle avait été votre expérience. Je vous remercie, président Hall.

Le sénateur Spivak: Je voudrais revenir à la question de la sécurité routière. Votre organisme partage cette compétence avec la National Highway Transportation Safety Agency, n'est-ce pas? J'aimerais savoir comment se fait le partage de compétence.

J'aimerais savoir si c'est vous qui imposez les limites de vitesse ou si c'est une responsabilité des États. Dans le même ordre d'idée, comment fait-on appliquer les contrôles sur les camions? En êtes-vous responsable?

Toutes les questions qui touchent aux routes aux États-Unis, les subventions pour la construction des routes, la construction des autoroutes, leur entretien, l'augmentation de la circulation des camions, la taille des camions, les énormes semi-remorques, et cetera, est-ce que ces différentes choses relèvent de votre compétence? Comment tout cela fonctionne?

M. Hall: M. Sweedler pourra peut-être vous donner des précisions après que je vous aurai répondu du mieux que je le peux. La NHTSA fonctionne exactement comme la FAA. C'est l'organisme de réglementation.

Le sénateur Spivak: Il ne s'occupe pas de sécurité.

M. Hall: il réglemente et prend plus précisément en charge, comme l'a indiqué M. Sweedler, la fabrication des produits automobile, mais pas tant du point de vue de l'exploitant ou de leur utilisation sur les routes.

Nous sommes en relation avec ces services comme nous le sommes avec ceux de tous les autres responsables de la réglementation au sein du ministère des Transports. Il y a la Federal Railroad Administration, la Federal Aviation Administration, l'Office of Pipeline Safety, la Garde côtière des États-Unis et, bien entendu, la NHTSA. Dans le secteur routier, nous avons deux agents de la réglementation. Nous avons la Federal Highway Administration, qui est avant tout chargée d'affecter des ressources et des crédits aux États, ainsi que la NHTSA, qui est avant tout responsable de la sécurité.

Comme je l'ai indiqué dans mon témoignage, notre rôle est bien particulier aux États-Unis en ce sens que nous supervisons aussi l'ensemble. Nous supervisons nos organismes de réglementation fédéraux dans le cadre de nos études sur la sécurité et de nos enquêtes indépendantes sur les accidents et nous fournissons au Congrès une analyse indépendante du travail qu'ils accomplissent.

Les limites de vitesse relèvent de la responsabilité des gouvernements des États, de même que les contrôles portant sur l'entretien des camions. Toutefois, le gouvernement fédéral influe très souvent sur la législation ou la réglementation des États en

pending a \$230 billion highway bill that would be used for both infrastructure and transportation improvements on our highways. Many times the federal government will tie funding to the states in terms of specific things to be done in an area.

As to the issue of large trucks, in our country, as in Canada, we have urban areas as well as huge wide-open areas out west. There are different rules and regulations, primarily east and west of the Mississippi, in terms of the size and weight of trucks.

The rules and regulations regarding trucks are primarily a state function. The inspection of those vehicles is also a state function. However, both federal regulators and our agency oversee in that area.

Senator Spivak: In your investigation of highway accidents, have you made any recommendations regarding size and speed regulations? Have you found size and speed to be factors? As you probably know, many groups are worried about these things. Have you made recommendations, and have those recommendations been followed?

With regard to the highway bill, does the federal government pay for the highways or does it give the money to the states to pay for the highways?

Mr. Hall: I will let Mr. Sweedler comment specifically on the recommendations as that is his area. The highways are funded essentially through the federal gasoline tax, although there are some other appropriated funds as well. The money comes in and is placed in a trust fund and given back to the state governments.

Senator Spivak: Nothing comes from general revenues then?

Mr. Sweedler: No. In fact, there has been debate recently about taking the money that comes from the fuel tax and using it for other programs. That is being debated right now.

Congress attempts from time to time to influence what the states will do as far as speed limits, drinking and driving, the use of seat belts, motorcycle helmets and so on. As Chairman Hall mentioned, they will give incentives or hold back construction funds if the states do not do certain things. They rarely use the carrot-and-stick approach, but have done so on a number of important issues.

In our investigations, we can make recommendations. And we have made recommendations directly to the states. We also make recommendations directly to the federal agencies, depending on what needs to be fixed. If it is a problem with the design of an automobile or of an air bag, we would make the recommendations directly to the federal agency. If it has to do with some type of construction problem in a particular state, like in a work zone, we

recourant à la politique de la carotte et du bâton. Il y a en instance aux États-Unis un projet de loi routier de 230 milliards de dollars devant servir à améliorer à la fois les transports et l'infrastructure de nos routes. Bien souvent, le gouvernement fédéral lie l'affectation des crédits aux États à l'obligation de faire telle ou telle réalisation dans un domaine précis.

Pour ce qui est des gros camions, notre pays a, comme le Canada, à la fois des zones urbaines et de grands espaces vides à l'Ouest. Une réglementation différente s'applique à la taille et au poids des camions suivant avant tout que l'on se trouve à l'est ou à l'ouest du Mississippi.

La réglementation des camions relève avant tout des États. Il en est de même pour l'inspection de ces véhicules. Il n'en reste pas moins que notre organisme comme les responsables fédéraux de la réglementation supervisent ce secteur.

Le sénateur Spivak: Au cours de vos enquêtes sur les accidents routiers, avez-vous fait des recommandations quelconques touchant la réglementation de la taille des véhicules et les limites de vitesse? Est-ce que la taille et la vitesse vous ont paru être des facteurs? Vous savez probablement que nombre de groupes s'en préoccupent. Avez-vous fait des recommandations et est-ce que ces recommandations ont été suivies d'effet?

En ce qui concerne le projet de loi sur les routes, est-ce que le gouvernement fédéral paie les routes ou est-ce qu'il donne l'argent aux États pour qu'ils le fassent?

M. Hall: Je laisserai M. Sweedler vous répondre précisément au sujet des recommandations étant donné que c'est son domaine. Les routes sont financées essentiellement par la taxe fédérale sur l'essence, même s'il y a aussi certains autres crédits qui entrent en jeu. L'argent est placé en fiducie et reversé ensuite au gouvernement des États.

Le sénateur Spivak: Rien ne vient finalement du budget général du pays?

M. Sweedler: Non. En fait, on a discuté récemment de la possibilité d'affecter l'argent provenant de la taxe sur les carburants à d'autres programmes. Cela fait actuellement l'objet d'un débat.

Le Congrès s'efforce à l'occasion d'influencer l'action des États en ce qui concerne les limites de vitesse, la conduite en état d'ivresse, l'utilisation des ceintures de sécurité, les casques de moto, et cetera. Comme l'a indiqué le président Hall, il prévoit des mesures incitatives ou retient les fonds destinés à la construction des routes si les États n'agissent pas de telle ou telle manière. Il emploie rarement la politique de la carotte et du bâton, mais il y a eu recours sur un certain nombre de questions importantes.

Lors de nos enquêtes, nous pouvons faire des recommandations. Nous avons d'ailleurs fait des recommandations directement aux États. Nous faisons aussi des recommandations directement aux organismes fédéraux, selon les besoins qu'il convient de régler. Si c'est un problème lié à la conception d'une automobile ou d'un coussin pneumatique, nous faisons directement nos recommandations à l'organisme fédéral. Si cela a trait à

could make the recommendation directly to the state to do something about the problem.

Mr. Hall: Or we may, for example, make recommendations directly to the manufacturer. We are looking at a couple of investigations now in the heavy tanker truck area where some regulations with various stringent specifications essentially confined the fuel within the tank. However, the piping under the tank that distributes the fuel is not similarly protected. Explosions and fires have occurred in several accidents in our country as a result of the residue of the fuel in those pipes igniting. We are looking at the possibility of going specifically to the manufacturers of those tanks and making recommendations.

Senator Spivak: Who does the safety research? Is it someone from your organization? If I were to look for someone who was doing statistical analysis in terms of highway accidents and large trucks, would I look within your agency?

Mr. Hall: In most cases the regulators have the research money. Almost all of our work is done through accident investigation. The unique thing about our agency is that everything we do, whether it is a safety study or a report, is on the basis of an accident investigation.

Mr. Sweedler: This is true even though you might consider some of our work, with the accident investigation base, as being research.

Senator Spivak: Do you have any difficulty with including highway safety as part of your responsibility?

Mr. Hall: No, I do not.

Senator Bryden: To whom are you responsible and how do you report?

Mr. Hall: We are responsible to the president, although I see him infrequently, and to our congressional committees. We have an oversight committee on both the House and the Senate sides. At least once a year I will report to my committees.

We have at present two committees to which we will report: an authorization and an appropriation committee.

On the House side, Chairman Duncan from Tennessee is head of the House Aviation Committee at the moment. The person who does our appropriation is Chairman Wolf from Virginia. On the Senate side, we have Senator Stevens and Senator Shelby. I will, at least once a year, appear before those committees. I may appear again on request with respect to accidents or specific safety issues, but the most vigorous oversight of our organization is by the House and Senate and our Congress.

Senator Bryden: Your reports, I take it, become part of the public record or are tabled with the House and the Senate?

un certain problème de construction dans un État en particulier, dans une zone de travaux, par exemple, nous faisons directement la recommandation à l'État pour qu'il règle le problème.

M. Hall: Nous pouvons aussi, par exemple, faire directement des recommandations au fabricant. Nous procédons actuellement à des enquêtes portant sur les gros camions citernes pour lesquels une réglementation très stricte revient essentiellement à confiner le carburant à l'intérieur de la citerne. Toutefois, la tuyauterie qui distribue le carburant et qui est située sous la citerne n'est pas protégée de la même manière. Des explosions et des incendies se sont produits à l'occasion de plusieurs accidents survenus dans notre pays, le carburant restant dans ces tuyauteries ayant pris feu. Nous envisageons la possibilité de nous adresser précisément aux fabricants de ces citernes et de faire des recommandations.

Le sénateur Spivak: Qui fait la recherche sur la sécurité? Est-ce quelqu'un de votre organisation? Si je voulais parler à quelqu'un qui procède à une analyse statistique des accidents routiers et des gros camions, est-ce qu'il faudrait que je m'adresse à votre organisme?

M. Hall: Dans la plupart des cas, ce sont les organismes de réglementation qui disposent des fonds de recherche. Pratiquement, l'intégralité de notre travail se fait dans le cadre des enquêtes sur les accidents. Ce qui caractérise notre organisme, c'est que tout ce que nous faisons, qu'il s'agisse d'une étude sur la sécurité ou d'un rapport, se fait à l'occasion d'une enquête sur un accident.

M. Sweedler: C'est vrai même si l'on peut considérer une partie de notre travail, qui découle des enquêtes sur les accidents, comme de la recherche.

Le sénateur Spivak: Avez-vous une difficulté quelconque à englober la sécurité routière dans vos responsabilités?

M. Hall: Non.

Le sénateur Bryden: De qui relevez-vous et à qui faites-vous rapport?

M. Hall: Nous relevons du président, même si je le vois peu souvent, et de nos comités du Congrès. Nous avons des comités de supervision à la Chambre comme au Sénat. Je fais rapport devant ces comités au moins une fois par an.

À l'heure actuelle, nous faisons rapport devant deux comités: un comité d'autorisation et un comité d'affectation des crédits.

À la Chambre, le House Aviation Committee est actuellement présidé par le représentant du Tennessee, M. Duncan. C'est le président Wolf, de la Virginie, qui se charge de l'affectation de nos crédits. Au Sénat, nous avons affaire au sénateur Stevens et au sénateur Shelby. Une fois par an au moins je comparais devant ces comités. Il arrive que je compare à nouveau sur demande au sujet d'un accident ou sur des questions liées précisément à la sécurité, mais ce sont la Chambre et le Sénat qui contrôlent de plus près nos activités.

Le sénateur Bryden: Vos rapports, si je comprends bien, font partie du domaine public et sont déposés à la Chambre et au Sénat?

Mr. Hall: We routinely send all of our accident reports to our standing committees, yes. We will furnish them a copy of all our reports.

There is another unique thing about our agency, as an independent agency. If you are an executive department agency, your budget will go directly through the Office of Management and Budget (OMB) and be presented as part of the President's budget. Our budget request is sent to the OMB, where it is then perhaps altered and submitted as part of the President's budget request, but our initial budget request also goes to the House and Senate committees. So if we request \$55 million and the OMB cuts us back to \$50 million, the House and Senate are aware of what our initial request was.

Senator Bryden: In the last 10 or 15 years in Canada, we have moved away from almost exclusive government control and government provision of safety oversight mechanisms. An example of this is air traffic control, and I think the same would apply to the oceans with our pilotage and coast guard control. The private sector now provides more of these services.

I believe that the United States has been using the private sector in those areas for quite some time. Is that true?

Mr. Hall: It is true in some areas. The answer is, of course, that there have been discussions about privatizing the air traffic control system in the United States. That still remains a federal function, under the FAA. However, we do have a number of small airports with towers that have been privatized and are what we call "contract towers." We do oversight of those contract towers just as we would an FAA tower in an accident investigation. So both the public and private sectors are involved, in all modes of transportation.

Senator Bryden: An interesting thing happened a number of years ago when the air traffic controllers in the U.S. went on strike and the president fired them all. I remember that because I thought it was interesting. I used to be involved in labour law quite a bit.

Can you remember, just out of curiosity, who separated the planes when they were all fired?

Mr. Hall: Again, Mr. Sweedler was there at the time.

Senator Poulin: Mr. Sweedler seems to have been born with the agency.

Mr. Sweedler: You have to recognize that not all of the controllers were fired; it was only those who refused to come to work when the President said, "If you do not show up for work tomorrow morning, you are fired." About half of them were fired. The other half were supplemented by military controllers. Also,

M. Hall: Oui, nous faisons automatiquement parvenir nos rapports d'accident à nos comités permanents. Nous leur remettons une copie de tous nos rapports.

Notre organisme indépendant possède aussi une caractéristique bien particulière. Les organismes qui relèvent de l'exécutif ont un budget qui passe directement par l'Office of Management and Budget (OMB) et qui est considéré comme faisant partie du budget du président. Notre demande budgétaire est envoyée à l'OMB, où elle est ensuite éventuellement modifiée pour être présentée dans le cadre de la demande budgétaire présidentielle, mais le budget que nous avons demandé à l'origine est en même temps soumis aux comités de la Chambre et du Sénat. Par conséquent, si nous demandons 55 millions de dollars et si l'OMB ramène ce chiffre à 50 millions de dollars, la Chambre et le Sénat savent ce que nous avons demandé au départ.

Le sénateur Bryden: Au cours des 10 ou 15 dernières années au Canada, nous avons abandonné le contrôle presque exclusif du gouvernement et l'application par le gouvernement des mécanismes de contrôle de la sécurité. On peut citer en exemple le contrôle de la circulation aérienne et je crois qu'il en va de même pour les océans avec le contrôle que nous exerçons sur le pilotage et la garde côtière. Le secteur privé a repris une grande partie de ces services.

Je crois savoir que les États-Unis ont depuis un certain temps recours au secteur privé dans ces secteurs. C'est bien vrai?

M. Hall: C'est vrai dans certains domaines. Il y a le fait, bien entendu, que l'on a discuté de la privatisation du système de contrôle de la circulation aérienne aux États-Unis. Cela reste une fonction fédérale qui dépend de la FAA. Toutefois, nous avons effectivement un certain nombre de petits aéroports possédant une tour de contrôle qui ont été privatisés et l'on parle de «tours de contrôle sous contrat.» Nous supervisons le fonctionnement de ces tours de contrôle sous contrat comme nous le faisons pour les tours de la FAA lors des enquêtes sur les accidents. Le secteur public et le secteur privé sont donc tous deux impliqués dans tous les modes de transport.

Le sénateur Bryden: Il s'est passé une chose intéressante il y a un certain nombre d'années, lorsque les contrôleurs de la circulation aérienne des États-Unis se sont mis en grève et lorsque le président les a tous renvoyés. Je m'en souviens parce que je me suis intéressé à la chose. J'étais à l'époque très impliqué dans la législation s'appliquant aux relations du travail.

Par simple curiosité, j'aimerais savoir si vous vous rappelez qui s'est chargé de diriger la circulation aérienne lorsque les contrôleurs ont tous été renvoyés?

M. Hall: Là encore, M. Sweedler va vous répondre; il était là à l'époque.

Le sénateur Poulin: Il semble que M. Sweedler soit né avec l'organisme.

M. Sweedler: Il vous faut bien voir que tous les contrôleurs n'ont pas été renvoyés, mais seulement ceux qui ont refusé d'aller travailler lorsque le président leur a dit: «Si vous ne venez pas travailler demain, vous serez renvoyés.» Environ la moitié d'entre eux ont été renvoyés. L'autre moitié a été appuyée par des

they implemented greater separation, what they called "flow control," whereby from Washington they were able to control the flow of airplanes basically by keeping them on the ground until there was room in the air. Safety was not compromised, but things were slowed down a bit. It took quite a few years to get it back to normal.

Senator Bryden: I just experienced a similar situation in Toronto yesterday when the primary system shut down and they had to use their back-up system. We had to wait three hours on the runway to fly out of Toronto, but safety was not compromised.

I would like to ask some questions in one other area. It probably does not concern you at all, but because such a large amount of our air transportation system, in particular, is computerized, many people are very concerned about the year 2000 problem.

It has not caused an accident yet, but, to use my old farm term, the problem is that an accident appears to be waiting to happen. Do you have any authority to try to get people to work on the problem?

Mr. Hall: No, we do not, but our recommendations might have some impact. We have done oversight studies, on and made recommendations regarding, particular components of the air traffic control system: LWOS, wind shear, ASDE and AMASS, the ground-radar systems. We have found, of course, in a number of our accident investigations in all modes of transportation, that they were caused by the operator's overdependence on technology. In the future, all of us will face the challenge of having a lot of bright young people who are trained to operate the computer but not to fly the plane. As long as the computer is operational, they are fine. But we will have to make sure that they are appropriately trained in terms of their actual flying skills.

The Chairman: If any senators have more questions, we will have to discuss them during lunch.

Mr. Hall: Let me say, Madam Chairman, that if there are any other questions, your staff can forward them to my office and we will be glad to provide a written response.

Senator Forrestall: Let me ask you one question very quickly: How comforting is it to have a corporate memory at your right hand?

Mr. Hall: It is very comforting.

Senator Forrestall: I am a great believer in that.

Mr. Hall: The greatest thing about my agency is that I am surrounded by such a depth of experience and talent. I do believe, senator, that the final cut on public safety is that it is a public responsibility. I think we need to be sure that we have in

contrôleurs militaires. Ils ont par ailleurs mis en place une plus grande séparation, ce qu'ils ont appelé un «contrôle de flux», en vertu de laquelle ils étaient en mesure de contrôler depuis Washington le rythme des départs et des arrivées d'avion en les maintenant pour l'essentiel au sol tant qu'il n'y avait pas de place dans les airs. La sécurité n'a pas été compromise, mais il y a eu un certain ralentissement des opérations. Il a fallu quelques années pour revenir à la normale.

Le sénateur Bryden: Je me suis retrouvé dans la même situation à Toronto hier lorsque le système principal de l'aéroport est tombé en panne et qu'il a fallu utiliser le système de remplacement. Nous avons dû attendre trois heures sur la piste avant de décoller de Toronto, mais la sécurité n'a pas été compromise.

J'aimerais vous poser quelques questions dans un autre domaine. Il est probable que cela ne vous concerne pas du tout mais, en raison particulièrement du fait qu'une grande partie de notre système de transport aérien est informatisé, de nombreuses personnes s'inquiètent fortement des difficultés posées par l'an 2000.

Il n'y a pas encore eu d'accident mais, pour reprendre l'expression que l'on emploie chez moi à la campagne, il ne manque plus qu'un accident se produise. Avez-vous le pouvoir de faire en sorte que les responsables s'occupent de ce problème?

M. Hall: Non, mais nos recommandations peuvent avoir une certaine influence. Nous avons fait des études de contrôle et présenté des recommandations touchant certains éléments du système de contrôle de la circulation aérienne: LWOS, cisaillement du vent, RAMP et AMASS, les systèmes de radar terrestres. Nous avons constaté, bien entendu, dans un certain nombre de nos enquêtes sur les accidents dans tous les modes de transport, que ces accidents avaient été causés par un trop grande dépendance de l'opérateur vis-à-vis de la technologie. À l'avenir, nous serons tous placés devant la difficulté de devoir faire confiance à de jeunes professionnels brillants ayant une formation informatique mais ne sachant pas piloter un avion. Tant que l'ordinateur fonctionnera bien, ils n'auront aucun problème. Nous devons nous assurer toutefois qu'ils possèdent une formation suffisante pour piloter véritablement l'avion.

La présidente: Si des sénateurs ont d'autres questions à poser, nous en discuterons pendant le repas.

M. Hall: Je tiens à vous dire, madame la présidente, que s'il y a d'autres questions, votre personnel pourra me les faire parvenir à mon bureau et je me ferai un plaisir d'y répondre par écrit.

Le sénateur Forrestall: Laissez-moi vous poser une dernière question très rapidement: est-ce rassurant d'avoir à vos côtés un collaborateur qui est la mémoire vivante de votre organisme?

M. Hall: C'est très rassurant.

Le sénateur Forrestall: C'est quelque chose que j'admire beaucoup.

M. Hall: Au sein de mon organisme, j'ai la grande chance d'être entouré de collaborateurs ayant une si longue expérience et un tel talent. Je suis convaincu, sénateur, qu'en dernière analyse, la sécurité du public relève des pouvoirs publics. Je considère que

government people who have the depth of experience and knowledge to know that the systems of the future are going to be a challenge both in your country and ours.

Senator ForreSTALL: The greatest single export is safety. That requires a culture. We are pleased that you are with us.

The Chairman: Thank you, Mr. Hall, Mr. Sweedler and Ms Smith.

The committee adjourned.

nous devons faire en sorte d'avoir au gouvernement des gens d'expérience et compétents en mesure de savoir que les systèmes de l'avenir vont poser à votre pays comme au nôtre un défi qu'il va nous falloir relever.

Le sénateur ForreSTALL: Notre principale exportation est la sécurité. Cela exige une certaine culture. Nous sommes heureux de vous avoir à nos côtés.

La présidente: Merci, monsieur Hall, monsieur Sweedler et madame Smith.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Public Works and Government Services Canada —
Publishing
45 Sacré-Cœur Boulevard,
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada —
Édition
45 Boulevard Sacré-Cœur,
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From the United States National Transportation Safety Board:

Jim Hall, Chairman;
Barry Sweedler, Director, Office of Safety Recommendations
and Accomplishments;
Debra Smith, Chief Assistant to the Chairman.

Du «United States National Transportation Safety Board»:

Jim Hall, président;
Barry Sweedler, directeur, Office of Safety Recommendations
and Accomplishments;
Debra Smith, assistante principale du président.



First Session
Thirty-sixth Parliament, 1997-98

Première session de la
trente-sixième législature, 1997-1998

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

*Délibérations du comité
sénatorial permanent des*

Transport and Communications

Transports et des communications

Chairman:
The Honourable LISE BACON

Présidente:
L'honorable LISE BACON

Tuesday, March 31, 1998

Le mardi 31 mars 1998

Issue No. 10

Fascicule n° 10

Fourth and final meeting on:
Examination of Bill S-2, An Act to amend
the Canadian Transportation Accident
Investigation and Safety Board Act

Quatrième et dernière réunion concernant:
L'étude du projet de loi S-2, Loi modifiant la
Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les
accidents de transport et de la sécurité
des transports

WITNESS:
(See back cover)

TÉMOIN:
(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Lise Bacon, *Chairman*

The Honourable J. Michael Forrestall, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Adams	Perrault, P.C.
Bryden	Poulin
Buchanan, P.C.	Roberge
De Bané, P.C.	Spivak
* Graham, P.C. (or Carstairs)	
Johnson	
Johnstone	
* Lynch-Staunton	
(or Kinsella (acting))	

* *Ex Officio Members*

(Quorum 4)

Change in membership of the committee:

Pursuant to Rule 85(4), membership of the committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Perrault substituted for that of the Honourable Senator Rompkey (*March 31, 1998*).

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Présidente: L'honorable Lise Bacon

Vice-président: L'honorable J. Michael Forrestall

et

Les honorables sénateurs:

Adams	Perrault, c.p.
Bryden	Poulin
Buchanan, c.p.	Roberge
De Bané, c.p.	Spivak
* Graham, c.p. (ou Carstairs)	
Johnson	
Johnstone	
* Lynch-Staunton	
(ou Kinsella (suppléant))	

* *Membres d'office*

(Quorum 4)

Modification de la composition du comité:

Conformément à l'article 85(4) du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit:

Le nom de l'honorable sénateur Perrault est substitué à celui de l'honorable sénateur Rompkey (*le 31 mars 1998*).

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Tuesday, March 31, 1998

(12)

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met at 4:05 p.m. this day in Room 256-S, the Chairman, the Honourable Lise Bacon, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Adams, Bacon, Bryden, Johnson, Johnstone, Perrault, P.C., Poulin and Roberge (8).

In attendance: Martin Brennan, Special Advisor to the Committee.

Also in attendance: The official reporters of the Senate

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on October 21, 1997, the committee continued its consideration of Bill S-2, an Act to amend the Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act and to make a consequential amendment to another act (*see Issue No. 1, Thursday, October 23, 1997 for full text of Order of Reference*).

WITNESS:

From the Transportation Safety Board of Canada:

Mr. Ken Johnson, Executive Director.

It was agreed — That the committee complete clause-by-clause consideration of Bill S-2.

It was agreed — That clauses 1 and 2 carry.

It was moved by the Honourable Senator Roberge — That Bill S-2 be amended in Clause 3, on page 2, by replacing line 20 with the following:

“consisting of not more than five members appointed by the Governor in Council, at least four of whom shall be full-time members.”

Mr. Johnson was called to the table and answered questions.

After debate, it was agreed to withdraw the amendment.

It was moved by the Honourable Senator Roberge — That Bill S-2 be amended in Clause 3, on page 2, by replacing line 20 with the following:

“consisting of not more than five members appointed by the Governor in Council, at least three of whom shall be full-time members.”

After debate, it was agreed — That clause 3, as amended, carry. It was agreed — That clauses 4 to 16 carry.

It was moved by the Honourable Senator Bryden — That Bill S-2 be amended in clause 17 on page 9 by replacing line 5 with the following:

“(i) the flight deck of an aircraft or a control facility for aviation operations,”

and

by replacing line 16 with the following:

PROCÈS-VERBAL

OTTAWA, le mardi 31 mars 1998

(12)

Le comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 16 h 05 dans la pièce 256-S, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Bryden, Johnson, Johnstone, Perrault, c.p., Poulin et Roberge (8).

Également présent: Martin Brennan, conseiller spécial auprès du comité.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le 21 octobre 1997, le comité poursuit l'étude du projet de loi S-2, Loi modifiant la Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports et une autre loi en conséquence (*le texte intégral de l'ordre de renvoi figure dans le fascicule n° 1 du jeudi 23 octobre 1997*).

TÉMOIN:

Du Bureau de la sécurité des transports du Canada:

M. Ken Johnson, directeur exécutif.

Il est convenu — Que le comité effectue l'examen article par article du projet de loi S-2.

Il est convenu — D'adopter les articles 1 et 2.

L'honorable sénateur Roberge propose — D'amender le projet de loi S-2 à la page 2, article 3, en substituant la ligne 19 par ce qui suit:

«cinq membres, dont au moins quatre membres à plein temps, nommés par le gouverneur en»

M. Johnson est appelé pour répondre aux questions.

Après débat, il est convenu de retirer l'amendement.

L'honorable sénateur Roberge propose — D'amender le projet de loi S-2, page 2, article 3, en substituant la ligne 19 par ce qui suit:

«cinq membres, dont au moins trois membres à plein temps, nommés par le gouverneur en»

Après débat, il est convenu — D'adopter l'article 3, tel qu'amendé.

Il est convenu — D'adopter les articles 4 à 16.

L'honorable sénateur Bryden propose — D'amender le projet de loi S-2 page 9, article 17, en substituant la ligne 4 par ce qui suit:

«reçues par le poste de pilotage d'un aéronef, par une installation de contrôle des opérations aériennes,»

et

en substituant la ligne 10 par ce qui suit:

“craft or a control facility for aviation operations, on the bridge or in a control room of the”.

After debate, it was agreed — That clause 17, as amended, carry.

It was moved by the Honourable Senator Perrault — That Bill S-2 be amended by adding after section 28 page 13, a new clause to be known as 28.1.

“28.1 For the purpose of any legal, disciplinary or other proceeding that is commenced prior to, on or after the coming into force of this Act, sections 32 and 33 of the Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act, as they read immediately before the coming into force of this Act, continue to apply in respect of a transportation occurrence, as that expression was defined in section 2 of the Act immediately before the coming into force of this Act.”.

After debate, it was agreed — That clauses 18 to 29, as amended carry.

It was agreed — That the preamble carry.

It was agreed — That the Title carry.

It was agreed — That Bill S-2, as amended, carry.

It was agreed — That the following observations be added to the report.

The committee heard from Chairman Jim Hall of the United States National Transportation Safety Board. In his testimony he explained that one of the shortcomings they faced during his mandate was the lack of coordination and support for the family of an aviation disaster. Congress responded by passing legislation in 1996, the Aviation Disaster Family Assistance Act, giving their board the responsibility to address the needs of families of passengers involved in aircraft accidents.

Your committee feels that the situation in Canada should be assessed and that the Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act undertake a study to identify any shortcomings in the matter of the provision of post-accident counselling and facilitation to the family and close friends of Canadians killed in major transportation accidents with a view to determining what measures, if any, may be necessary to alleviate those shortcomings.

Also, the committee feels that the expertise of the board could be valuable on major highway accidents and that the board should explore means by which it might co-operate more extensively with other federal and provincial agencies with a view to determining whether or not it might play a greater role in the investigation of some of the more serious highway accidents in Canada.

It was agreed — That Bill S-2 be reported to the senate, as amended, with observations.

At 4:25 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

«rant le fonctionnement des aéronef, installation de contrôle des opérations aériennes, navire,»

Après débat, il est convenu — D'adopter l'article 17, tel qu'amendé.

L'honorable sénateur Perrault propose — D'amender le projet de loi S-2 en ajoutant après la ligne 18 de l'article 28 un nouvel article 28.1.

«28.1 Dans le cas des procédures judiciaires, disciplinaires ou autres en cours le jour de l'entrée en vigueur de la présente loi ou engagées ce jour ou après celui-ci, les articles 32 et 33 de la Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports, dans leur version antérieure à l'entrée en vigueur de la présente loi, s'appliquent relativement à tout accident de transport — au sens de l'article 2 de cette loi, dans sa version antérieure à l'entrée en vigueur de la présente loi — qui est survenu avant l'entrée en vigueur de celle-ci.».

Après débat, il est convenu — D'adopter les articles 18 à 29, tels qu'amendés.

Il est convenu — D'adopter le préambule.

Il est convenu — D'adopter le titre.

Il est convenu — D'adopter le projet de loi S-2, tel qu'amendé.

Il est convenu — D'ajouter les observations ci-dessous au rapport.

Le comité a entendu le témoignage du président de la Commission de la sécurité dans les transports des États-Unis, M. Jim Hall. Ce dernier a expliqué que l'un des problèmes qu'il a connus durant son mandat est le manque de coordination et d'appui à l'intention des familles à la suite d'une tragédie aérienne. Le Congrès des États-Unis a réagi en adoptant en 1996 une loi sur l'aide aux familles touchées par les accidents d'avion, la Aviation Disaster Family Assistance Act. Cette loi donne à la commission de vastes pouvoirs pour répondre aux besoins des familles des passagers victimes d'accidents d'avion.

Votre comité estime que la situation au Canada devrait être évaluée et que le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports mène une étude en vue de relever les lacunes dans les services de consultation et de facilitation offerts aux parents et amis des Canadiens tués dans des accidents d'aviation afin de déterminer les mesures correctrices éventuellement nécessaires.

De plus, votre comité estime que l'expertise du Bureau pourrait être mise à contribution et que le Bureau devrait examiner les moyens de collaborer plus étroitement avec d'autres organismes fédéraux et provinciaux pour déterminer s'il pourrait ou non jouer un rôle plus grand dans les enquêtes sur certains des accidents de la route les plus graves au Canada.

Il est convenu — De faire rapport du projet de loi S-2 au Sénat, tel qu'amendé, avec ces observations.

À 16 h 25, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTEST:

ATTESTÉ:

Le greffier du comité,

Michel Patrice

Clerk of the Committee

EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, March 31, 1998

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill S-2, to amend the Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act and to make a consequential amendment to another Act, met this day at 4:05 p.m. to give consideration to the bill.

Senator Lise Bacon (*Chairman*) in the Chair.

[*English*]

The Chairman: Honourable senators, we will commence the clause-by-clause consideration of Bill S-2, An Act to amend the Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act and to make a consequential amendment to another act.

Is it agreed that the committee move to clause-by-clause consideration of Bill S-2?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried.

Shall clauses 1 and 2 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried.

Shall clause 3 carry?

Senator Roberge: I move:

That Bill S-2 be amended in clause 3, on page 2, by replacing line 20 with the following:

consisting of not more than five members appointed by Governor in Council, at least four of whom shall be full-time members.

Senator Poulin: Three or four?

Senator Roberge: I would like to propose four. Following a discussion I had with Benoît Bouchard, who is the head of the Transportation Safety Board, they have had a problem finding a full-time member for B.C., and thus my proposal for the one.

The Chairman: Except for the discussion and the amendment, shall clause 3 carry as amended? Shall we take a vote?

Senator Poulin: You are recommending that four of the five be full-time instead of three of the five.

Senator Roberge: Exactly.

The Chairman: Three was not mentioned in the bill. The bill mentioned only five members: "consisting of not more than five members appointed by the Governor in Council." It did not say if they were full time or part time. Senator Roberge is proposing to have four members appointed full-time and one member appointed part-time.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 31 mars 1998

Le comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel a été renvoyé le projet de loi S-2, Loi modifiant la Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et la sécurité des transports et une autre loi en conséquence, se réunit aujourd'hui, à 16 h 05, pour en faire l'examen.

Le sénateur Lise Bacon (*présidente*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

La présidente: Honorables sénateurs, je déclare ouverte la séance visant à faire l'étude article par article du projet de loi S-2, Loi modifiant la Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et la sécurité des transports et une autre loi en conséquence.

Les sénateurs sont-ils d'accord pour passer à l'étude article par article du projet de loi S-2?

Des voix: D'accord.

La présidente: Motion adoptée.

Plaît-il aux honorables sénateurs d'adopter les articles 1 et 2 du projet de loi?

Des voix: D'accord.

La présidente: Les articles sont adoptés.

Plaît-il aux honorables sénateurs d'adopter l'article 3 du projet de loi?

Le sénateur Roberge: Je propose:

Que le projet de loi S-2 soit modifié à l'article 3, page 2, en remplaçant la ligne 19 par ce qui suit:

cinq membres, dont au moins quatre membres à temps plein, nommés par le gouverneur en

Le sénateur Poulin: Est-ce trois ou quatre membres à temps plein?

Le sénateur Roberge: J'en propose quatre. Lorsque j'en ai parlé avec Benoît Bouchard, qui est à la tête du Bureau canadien d'enquête, j'ai appris qu'il éprouvait des difficultés à trouver un membre à temps plein pour représenter la Colombie-Britannique. C'est pourquoi je propose la nomination d'un membre à temps partiel.

La présidente: Mis à part le débat et la modification, plaît-il aux honorables sénateurs d'adopter l'article 3 modifié? Souhaitez-vous voter à ce sujet?

Le sénateur Poulin: Vous recommandez que quatre des cinq membres soient à temps plein, plutôt que trois.

Le sénateur Roberge: C'est cela.

La présidente: Le chiffre trois ne figure pas dans le projet de loi. Il n'y est question que de cinq membres: «cinq membres nommés par le gouverneur en conseil». Il n'est pas question de membres à temps plein ou à temps partiel. Le sénateur Roberge propose que quatre membres soient nommés à temps plein et un autre, à temps partiel.

Senator Roberge: The problem that they have in B.C. is in finding a regular, full-time member to come and live here. That is the reason.

Senator Bryden: I would tend to support that. You are proposing that there be not more than five members, and at least three or four shall be full-time members.

Senator Roberge: Yes.

Senator Bryden: On salary?

Senator Poulin: Yes.

Senator Bryden: At this stage in the consideration of the bill, why would we move from a clause that does not provide for any term of membership, whether they are full time or part time, or whether there is one.

Senator Roberge: We do not have a problem with the timing element. It will be a decision of the Governor in Council.

The Chairman: It says in the bill, Senator Bryden, that a full-time member shall be paid remuneration and a part-time member shall be paid a fee fixed by the Governor in Council.

Senator Bryden: This amendment would mean that four people would be paid the fixed remuneration.

The Chairman: The part-time members would be paid fees.

Senator Roberge: Presently it is five full-time members.

Senator Bryden: They are full time and you cannot find members to serve?

Senator Roberge: They cannot find members to serve in B.C.

Senator Bryden: If you have five full-time members now and you cannot find a B.C. member to serve, why would designating four full-time members as against leaving it open get more members out of B.C.?

Senator Roberge: They want one person from B.C. to be part time.

Senator Poulin: But the legislation actually gives the Governor in Council the flexibility to appoint full-time members or part-time members.

Senator Roberge: I understand that. We met with safety boards in the United States and in Europe, and others which are just starting up. For the sake of transportation safety, the transport committee felt that full-time members would be more protection for the government and for the Canadian public.

Le sénateur Roberge: Il semble qu'il soit difficile de trouver en Colombie-Britannique quelqu'un qui soit disposé à assumer les fonctions à temps plein et à habiter ici. C'est cette exigence qui pose problème.

Le sénateur Bryden: J'aurais tendance à être d'accord avec cette solution. Vous proposez qu'il n'y ait pas plus de cinq membres, dont au moins trois ou quatre seraient des membres à temps plein.

Le sénateur Roberge: Effectivement.

Le sénateur Bryden: Contre rémunération?

Le sénateur Poulin: Oui.

Le sénateur Bryden: À ce stade de l'examen du projet de loi, pourquoi vouloir remplacer un article qui ne précise pas le genre de nomination, à temps plein ou à temps partiel, ni même s'il doit y en avoir.

Le sénateur Roberge: Ce n'est pas le genre de nomination qui cause des difficultés. Le gouverneur en conseil en décidera.

La présidente: Le projet de loi prévoit, sénateur Bryden, que le membre à temps plein touche une rémunération alors que le membre à temps partiel reçoit des honoraires fixés par le gouverneur en conseil.

Le sénateur Bryden: Si la modification proposée est adoptée, cela signifie que quatre des membres toucheraient une rémunération fixe.

La présidente: Les membres à temps partiel toucheraient des honoraires.

Le sénateur Roberge: Le Bureau est actuellement composé de cinq membres à temps plein.

Le sénateur Bryden: Ce sont des membres à temps plein, et vous n'arrivez pas à trouver des personnes disposées à assumer le mandat?

Le sénateur Roberge: On n'arrive pas à en trouver pour représenter la Colombie-Britannique.

Le sénateur Bryden: Si le Bureau est actuellement composé de cinq membres à temps plein et que vous n'arrivez pas à combler le poste du représentant de la Colombie-Britannique, en quoi le fait d'imposer quatre membres à temps plein plutôt que de ne pas en parler du tout résoudra-t-il le problème?

Le sénateur Roberge: On aimerait qu'une personne de la Colombie-Britannique soit membre à temps partiel.

Le sénateur Poulin: Toutefois, la loi donne en réalité au gouverneur en conseil le pouvoir de nommer des membres à temps partiel ou à temps plein.

Le sénateur Roberge: Je le sais. Nous avons rencontré des représentants de bureaux de la sécurité des États-Unis et de l'Europe, ainsi que d'autres qui viennent tout juste d'être créés. Pour garantir la sécurité des transports, le comité des transports estimait que le fait d'avoir des membres à temps plein serait gage d'une meilleure protection pour le gouvernement et pour la population canadienne.

The Chairman: Mr. Hall, who was here last week, highly recommended that there be some full-time members and part-time members, which would preserve a continuity in the representation of the safety board.

Senator Bryden: I do not have any problem with saying there will be five members. If some are full-time members, they will be paid a remuneration. Those who are part-time will be paid fees, and you will leave it open.

Senator Roberge: We want to ensure that the protection of the Canadian public is better served by having full-time members and part-time members.

Senator Bryden: I simply do not follow the logic. Why four out of five? Why not three as the amendment originally stated?

Senator Roberge: If you have a problem with the four because it is for B.C., I do not have a problem with three or two either. I would agree with three or two. I felt that if B.C. has a problem, we will bring it down to four and one.

Senator Poulin: I am on the same wavelength here as Senator Bryden. If we say at least three, nothing prevents them from appointing four or five.

Senator Roberge: I do not object to that.

Senator Poulin: If we go with what the original amendment states.

Senator Roberge: At least.

Senator Poulin: You feel that full-time members can better protect the safety of Canadians, but then there is flexibility with two out of the five members being either part time or full time.

The Chairman: Do you wish to withdraw your amendment and present another one?

Senator Roberge: I still wish to present it. I should like to change the word "four" to "three."

The Chairman: The amendment reads: "...at least three of whom shall be full-time members."

Senator Johnstone: I would like to support Senator Poulin when she says "at least three."

The Chairman: Any other comments or discussion on the amendment?

Senator Bryden: Are the members of the present board all full time?

Senator Roberge: From what I understand, there are four full-time or five full-time members. I believe there are up to five members, and four are presently appointed as full-time members.

La présidente: M. Hall, qui était ici la semaine dernière, nous a vivement conseillé de prévoir des membres à temps plein et des membres à temps partiel, ce qui permettrait d'assurer une certaine continuité dans la représentation au sein du Bureau.

Le sénateur Bryden: Prévoir une composition de cinq membres ne me pose pas de problème. Si certains d'entre eux sont membres à temps plein, ils toucheront une rémunération. Les membres à temps partiel recevront, eux, des honoraires, et il n'est pas nécessaire de préciser davantage.

Le sénateur Roberge: Nous souhaitons faire en sorte d'offrir une meilleure protection à la population canadienne en prévoyant des membres à temps plein et des membres à temps partiel.

Le sénateur Bryden: Je ne suis tout simplement pas votre raisonnement. Pourquoi quatre membres à temps plein sur cinq? Pourquoi pas trois, comme le proposait à l'origine la modification?

Le sénateur Roberge: S'il est impossible de nommer quatre membres à temps plein parce qu'on ne trouve pas de représentant pour la Colombie-Britannique, je ne vois pas d'inconvénient à en exiger trois ou deux seulement. Je l'accepterais volontiers. J'estimais que, s'il était difficile de trouver un représentant pour la Colombie-Britannique, on pouvait abaisser le nombre de membres à temps plein à quatre et nommer un membre à temps partiel.

Le sénateur Poulin: Le sénateur Bryden et moi sommes sur la même longueur d'onde. Si nous précisons que le Bureau est composé d'au moins trois membres à temps plein, rien ne l'empêche d'en nommer quatre ou cinq.

Le sénateur Roberge: Je ne suis pas opposé à cette idée.

Le sénateur Poulin: Si nous adoptons ce que prévoit la modification initiale.

Le sénateur Roberge: Au moins.

Le sénateur Poulin: Pour la protection des Canadiens, vous estimez qu'il vaut mieux nommer des membres à temps plein. Par contre, la marge de manoeuvre est déjà là puisque deux des cinq membres peuvent être à temps plein ou à temps partiel.

La présidente: Souhaitez-vous retirer votre modification et en présenter une autre?

Le sénateur Roberge: Je la maintiens. J'aimerais remplacer le chiffre «quatre» par le chiffre «trois».

La présidente: La modification proposée devient donc: «... dont au moins trois membres à temps plein».

Le sénateur Johnstone: J'aimerais signifier mon appui à ce qu'a dit le sénateur Poulin au sujet des deux membres que l'on est libre de nommer à temps partiel ou à temps plein.

La présidente: Quelqu'un a-t-il autre chose à ajouter?

Le sénateur Bryden: Les membres du Bureau actuel sont-ils tous nommés à temps plein?

Le sénateur Roberge: Si je ne m'abuse, il est composé de quatre ou cinq membres à temps plein. Il peut se composer, je crois, de cinq membres, mais quatre personnes sont actuellement membres à temps plein.

Senator Bryden: Are there up to five part-time members or full-time members?

Senator Roberge: There are four full-time members now.

The Chairman: Perhaps Mr. Johnson could be a witness today.

Mr. Johnson, could you answer the questions of committee members? There is some discussion on how many members of the board you have now. Are they full-time or part-time members? Could you explain the composition of the board?

Mr. Ken Johnson, Executive Director, Transportation Safety Board of Canada: The present legislation states that there shall be up to five members and any members appointed shall be full time. Presently there are four appointed members and there is one vacant spot.

The Chairman: Four full-time members?

Mr. Johnson: Yes. Under the present legislation, if you are appointed you must be full time. The amendment was to give the government the discretion or the flexibility to have some mix of full-time and part-time members.

The Chairman: The amendment states "at least."

Senator Poulin: Exactly.

Senator Bryden: I understand that, except that I have three amendments in front of me now that I have not seen before. Is this government policy or is this the policy of Senator Roberge?

Senator Roberge: This is government policy.

Senator Bryden: Is this a government amendment?

Senator Roberge: The amendment is mine.

The Chairman: It is Senator Roberge's amendment.

Senator Bryden: I always hesitate to do this kind of thing at the last minute. I want to make sure that we are not loading on someone.

Is this the chairman of the existing board?

The Chairman: No, he represents the safety board.

Senator Roberge: Perhaps you could give your title to Senator Bryden.

Mr. Johnson: My title is executive director. I am the senior public servant on the board, but I am not an appointed member.

Senator Bryden: In your opinion, would the present board support this amendment?

Mr. Johnson: Which amendment?

Senator Bryden: The one that states:

consisting of not more than five members appointed by the Governor in Council, at least three of whom shall be full-time members.

Mr. Johnson: That would be no problem for the present board.

Le sénateur Bryden: Peut-il se composer de cinq membres à temps partiel ou de cinq à temps plein?

Le sénateur Roberge: Il se compose actuellement de quatre membres nommés à temps plein.

La présidente: M. Johnson pourrait peut-être nous répondre.

Monsieur Johnson, avez-vous la réponse aux questions que se pose le comité? On se demande combien de membres le Bureau comprend actuellement. Sont-ce des membres à temps plein ou à temps partiel? Pourriez-vous nous préciser la composition du Bureau?

M. Ken Johnson, directeur exécutif, Bureau de la sécurité des transports du Canada: La loi actuelle prévoit que le Bureau se compose d'au plus cinq membres et que chacun d'entre eux est à temps plein. Le Bureau comprend actuellement quatre membres. Il y a une vacance.

La présidente: Quatre membres à temps plein?

M. Johnson: Oui. Aux termes de la loi actuelle, si vous êtes nommé, il faut que vous assumiez vos fonctions à temps plein. La modification vise à donner au gouvernement le pouvoir discrétionnaire de nommer certains membres à temps partiel.

La présidente: La modification précise «au moins».

Le sénateur Poulin: Exactement.

Le sénateur Bryden: J'en suis conscient, sauf que j'ai devant moi aujourd'hui trois modifications que je n'ai jamais vues auparavant. Est-ce une politique du gouvernement ou celle du sénateur Roberge?

Le sénateur Roberge: C'est une politique du gouvernement.

Le sénateur Bryden: La modification est-elle proposée par le gouvernement?

Le sénateur Roberge: La modification est de moi.

La présidente: L'amendement a été proposé par le sénateur Roberge.

Le sénateur Bryden: Je n'aime jamais faire ce genre de chose à la dernière minute. Je tiens à m'assurer que nous n'en imposons pas trop à quelqu'un.

Cette personne préside-t-elle le Bureau actuellement?

La présidente: Non, il représente le Bureau de sécurité.

Le sénateur Roberge: Vous pouvez peut-être préciser votre titre au sénateur Bryden.

M. Johnson: Je suis directeur exécutif. Je suis le plus haut fonctionnaire du Bureau, mais je ne suis pas un membre nommé.

Le sénateur Bryden: Selon vous, le Bureau actuel approuverait-il cette modification?

M. Johnson: Laquelle?

Le sénateur Bryden: Celle qui dit:

cinq membres, dont au moins trois membres à temps plein, nommés par le gouverneur en conseil.

M. Johnson: Cela ne lui causerait pas de difficulté.

Senator Bryden: I guess I would put it a little differently than that. Would they support it?

Mr. Johnson: I believe they would, yes.

The Chairman: I think Senator Roberge will withdraw his amendment, and he would be very pleased to move an amendment stating "at least three" instead of "four."

Senator Bryden: As long as it works.

Senator Johnstone: I second the motion.

The Chairman: Shall clause 3 carry, as amended?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried.

Shall clauses 4 to 16 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried.

Shall clause 17 carry?

Senator Bryden: I move:

That Bill S-2 be amended in clause 17, on page 9,

(a) by replacing line 5 with the following:

"(i) the flight deck of an aircraft or a control facility for aviation operations,"; and

(b) by replacing line 16 with the following:

"craft or a control facility for aviation operations, on the bridge or in a control room of the."

The purpose of this amendment is to add the words "a control facility for aviation operations" for the purpose of the air traffic controllers. They asked for this, and it is acceptable to the government.

Senator Adams: Senator Bryden, do you have a written amendment?

Senator Bryden: Yes.

The Chairman: Shall clause 17 carry, as amended?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried.

Shall clauses 18 to 29 carry?

Senator Perrault: I should like to propose a modification to the bill. I move:

That Bill S-2 be modified by adding after section 28 the following:

Application of sections 32 and 33

28.1 For the purpose of any legal, disciplinary or other proceeding that is commenced prior to, on or after the coming into force of this Act, sections 32 and 33 of the Canadian Transportation Accident Investigation and Safety

Le sénateur Bryden: Il faudra l'exprimer autrement, je suppose. Serait-il d'accord avec pareille modification?

M. Johnson: Je le crois, oui.

La présidente: Je crois que le sénateur Roberge va retirer sa modification et qu'il serait heureux de proposer une modification fixant à «au moins trois» plutôt que «quatre» le nombre de membres à temps plein.

Le sénateur Bryden: Du moment que la formule est efficace.

Le sénateur Johnstone: J'appuie la motion.

La présidente: Plaît-il aux honorables sénateurs d'adopter la version modifiée de l'article 3 du projet de loi?

Des voix: D'accord.

La présidente: La motion est adoptée.

Plaît-il aux honorables sénateurs d'adopter les articles 4 à 16 du projet de loi?

Des voix: D'accord!

La présidente: Les articles sont adoptés.

Plaît-il aux honorables sénateurs d'adopter l'article 17?

Le sénateur Bryden: Je propose:

Que l'article 17 du projet de loi S-2, à la page 9, soit modifié

a) en remplaçant la ligne 4 par ce qui suit:

«(i) reçues par le poste de pilotage d'un aéronef, par une installation de contrôle des opérations aériennes,» et

b) en remplaçant la ligne 10 par ce qui suit:

«routage le fonctionnement des aéronefs, installation de contrôle des opérations aériennes, navire,».

Cette modification a pour objet d'ajouter l'expression «installation de contrôle des opérations aériennes» afin de répondre aux préoccupations des contrôleurs aériens. Ils ont demandé cet ajout que le gouvernement juge acceptable.

Le sénateur Adams: Sénateur Bryden, avez-vous le texte de cette modification?

Le sénateur Bryden: Oui.

La présidente: Plaît-il aux honorables sénateurs d'adopter l'article 17 modifié du projet de loi?

Des voix: D'accord!

La présidente: Adopté.

Plaît-il aux honorables sénateurs d'adopter les articles 18 à 29 du projet de loi?

Le sénateur Perrault: J'aimerais proposer une modification au projet de loi. Je propose:

Que le projet de loi S-2 soit modifié en ajoutant, après l'article 28, ce qui suit:

Application des articles 32 et 33

28.1 Dans le cas des procédures judiciaires, disciplinaires ou autres en cours le jour de l'entrée en vigueur de la présente loi ou engagées ce jour ou après celui-ci, les articles 32 et 33 de la Loi sur le Bureau canadien d'enquête

Board Act, as they read immediately before the coming into force of this Act, continue to apply in respect of a transportation occurrence, as that expression was defined in section 2 of the Act immediately before the coming into force of this Act, that took place before the coming into force of this Act.

I hope this is absolutely clear to everyone here.

Mr. Johnson: This is legal language simply to provide a transition clause so that any legal actions that are started before the amendments come into force can continue under the old rules. This amendment is not more or less than that.

The Chairman: Shall clauses 18 to 29 carry, as amended?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried.

Shall the preamble carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried.

Shall the title carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried.

Is it agreed that this bill be adopted as amended?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried.

Senator Roberge: Following the visit we had with Jim Hall, Chairman of the United States National Transportation Safety Board, I would like to propose the following observation:

The committee heard from Chairman Jim Hall of the United States National Transportation Safety Board. In his testimony he explained that one of the shortcomings they faced during his mandate was the lack of coordination and support for the family of an aviation disaster. Congress responded by passing legislation in 1996, the Aviation Disaster Family Assistance Act, giving their board the responsibility to address the needs of families of passengers involved in aircraft accidents.

Your committee feels that the situation in Canada should be assessed and that the Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act undertake a study to identify any shortcomings in the matter of the provision of post-accident counselling and facilitation to the family and close friends of Canadians killed in major transportation accidents with a view to determining what measures, if any, may be necessary to alleviate those shortcomings.

sur les accidents de transport et de la sécurité du transport, dans leur version antérieure à l'entrée en vigueur de la présente loi, s'appliquent relativement à tout accident de transport — au sens de l'article 2 de cette loi, dans sa version antérieure à l'entrée en vigueur de la présente loi — qui est survenu avant l'entrée en vigueur de celle-ci.

J'espère que tout le monde a bien compris de quoi il s'agit.

M. Johnson: c'est du jargon juridique qui permet simplement de prévoir une disposition transitoire selon laquelle toute poursuite entamée avant l'entrée en vigueur des modifications peut continuer en vertu des anciennes règles. C'est ce que permet de faire cette modification.

La présidente: Plaît-il aux honorables sénateurs d'adopter les articles 18 à 29 modifiés du projet de loi?

Des voix: D'accord.

La présidente: Adoptés.

Plaît-il aux honorables sénateurs d'adopter le préambule?

Des voix: D'accord.

La présidente: Adopté.

Plaît-il aux honorables sénateurs d'adopter le titre du projet de loi?

Des voix: D'accord.

La présidente: Adopté.

Les sénateurs sont-ils d'accord pour dire que le projet de loi à l'étude a été adopté dans sa version modifiée?

Des voix: D'accord.

La présidente: Adopté.

Le sénateur Roberge: À la suite de la rencontre que nous avons eue avec Jim Hall, président du Bureau de la sécurité des transports des États-Unis, j'aimerais proposer que l'on ajoute ce qui suit dans le rapport:

Le comité a entendu le témoignage du président de la Commission de la sécurité dans les transports des États-Unis, M. Jim Hall. Ce dernier a expliqué que l'un des problèmes qu'il a connus durant son mandat, c'est le manque de coordination et d'appui à l'intention des familles à la suite d'une tragédie aérienne. Le Congrès des États-Unis a réagi en adoptant en 1996 une loi sur l'aide aux familles touchées par les accidents d'avion, la Aviation Disaster Family Assistance Act. Cette loi donne à la Commission de vastes pouvoirs pour répondre aux besoins des familles des passagers victimes d'accidents d'avion.

Votre comité estime que la situation au Canada devrait être évaluée et que le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports mène une étude en vue de relever les lacunes dans les services de consultation et de facilitation offerts aux parents et amis de Canadiens tués dans des accidents d'aviation afin de déterminer les mesures correctrices éventuellement nécessaires.

Also, the committee feels that the expertise of the board could be valuable on major highway accidents and that the board should explore means by which it might co-operate more extensively with other federal and provincial agencies with a view to determining whether or not it might play a greater role in the investigation of some of the more serious highway accidents in Canada.

The Chairman: Is it agreed that I report the bill, as amended, to the Senate, along with these observations?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried.

Senator Adams: Does that include train accidents? The observation refers only to highway accidents.

Senator Roberge: All major transportation accidents.

The Chairman: Train accidents would be included, Senator Adams. It reflects some discussions we had with Mr. Hall concerning the U.S. board. We can add this observation to our report on Bill S-2.

The committee adjourned.

De plus, votre comité estime que l'expertise du Bureau pourrait être mise à contribution et que le Bureau devrait examiner les moyens de collaborer plus étroitement avec d'autres organismes fédéraux et provinciaux pour déterminer s'il peut ou non jouer un rôle plus grand dans les enquêtes sur certains des accidents de la route les plus graves au Canada.

La présidente: Plaît-il aux honorables sénateurs que je fasse rapport au Sénat du projet de loi modifié et accompagné des observations?

Des voix: D'accord!

La présidente: Motion adoptée.

Le sénateur Adams: Cela inclut-il les accidents ferroviaires? Les observations ne mentionnent que les accidents de la route.

Le sénateur Roberge: Tous les grands accidents de transport.

La présidente: Les accidents de train seraient inclus, sénateur Adams. Ces observations reflètent certaines discussions que nous avons eues avec M. Hall au sujet de la commission américaine. Nous pouvons ajouter ces observations à notre rapport sur le projet de loi S-2.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Public Works and Government Services Canada —
Publishing
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada —
Édition
45 Boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

WITNESS—TÉMOIN

From the Transportation Safety Board of Canada:

Mr. Ken Johnson, Executive Director.

De bureau de la sécurité des transports du Canada:

M. Ken Johnson, directeur exécutif.



First Session
Thirty-sixth Parliament, 1997-98

SENATE OF CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

Transport and Communications

Chairman:
The Honourable LISE BACON

Thursday, April 2, 1998

Issue No. 11

First meeting on:
Examination of Bill C-9,
the Canada Marine Act

INCLUDING:
THE SIXTH REPORT OF THE COMMITTEE

APPEARING:
The Honourable David Collenette, P.C., M.P.,
Minister of Transport

WITNESSES:
(See back cover)

Première session de la
trente-sixième législature, 1997-1998

SÉNAT DU CANADA

*Délibérations du comité
sénatorial permanent des*

Transports et des communications

Présidente:
L'honorable LISE BACON

Le jeudi 2 avril 1998

Fascicule n° 11

Première réunion concernant:
L'étude du projet de loi C-9,
Loi maritime du Canada

Y COMPRIS:
LE SIXIÈME RAPPORT DU COMITÉ

COMPARAÎT:
L'honorable David Collenette, c.p., député,
Ministre des Transports

TÉMOINS:
(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Lise Bacon, *Chairman*

The Honourable J. Michael Forrestall, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Adams	Perrault, P.C.
Bryden	Poulin
Buchanan, P.C.	Roberge
De Bané, P.C.	Spivak

* Graham, P.C. (or Carstairs)

Johnson

Johnstone

* Lynch-Staunton
(or Kinsella (acting))

* *Ex Officio Members*

(Quorum 4)

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Présidente: L'honorable Lise Bacon

Vice-président: L'honorable J. Michael Forrestall

et

Les honorables sénateurs:

Adams	Perrault, c.p.
Bryden	Poulin
Buchanan, c.p.	Roberge
De Bané, c.p.	Spivak

* Graham, c.p. (ou Carstairs)

Johnson

Johnstone

* Lynch-Staunton
(ou Kinsella (suppléant))

* *Membres d'office*

(Quorum 4)

ORDER OF REFERENCE

Extract from the *Journals of the Senate*, Thursday, March 26, 1998:

Resuming debate on the motion of the Honourable Senator De Bané, P.C., seconded by the Honourable Senator Lucier, for the second reading of Bill C-9, An Act for making the system of Canadian ports competitive, efficient and commercially oriented, providing for the establishing of port authorities and the divesting of certain harbours and ports, for the commercialization of the St. Lawrence Seaway and ferry services and other matters related to maritime trade and transport and amending the Pilotage Act and amending and repealing other Acts as a consequence.

After debate,

The question being put on the motion, it was adopted.

The Bill was then read the second time.

The Honourable Senator Carstairs moved, seconded by the Honourable Senator Johnstone, that the Bill be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

The question being put on the motion, it was adopted.

ORDRE DE RENVOI

Extrait des *Journaux du Sénat* du jeudi 26 mars 1998:

Reprise du débat sur la motion de l'honorable sénateur De Bané, c.p., appuyée par l'honorable sénateur Lucier, tendant à la deuxième lecture du projet de loi C-9, Loi favorisant la compétitivité du réseau portuaire canadien par une rationalisation de sa gestion, prévoyant la création des administrations portuaires et l'aliénation de certains ports, régissant la commercialisation de la Voie maritime du Saint-Laurent et des traversiers et des questions connexes liées au commerce et au transport maritimes, modifiant la Loi sur le pilotage et abrogeant et modifiant certaines lois en conséquence.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le projet de loi est alors lu la deuxième fois.

L'honorable sénateur Carstairs propose, appuyée par l'honorable sénateur Johnstone, que le projet de loi soit déféré au comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le greffier du Sénat,

Paul C. Bélisle

Clerk of the Senate

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Thursday, April 2, 1998

(13)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 10:10 a.m. this day in Room 257-EB, the Chairman, the Honourable Lise Bacon, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Adams, Bacon, Bryden, De Bané, P.C., Johnson, Johnstone, Perrault, P.C., Poulin and Roberge (9).

Other senators present: The Honourable Senators Angus, Atkins and Callbeck (3).

In attendance: Martin Brennan, Special Advisor to the Committee

Also in attendance: The official reporters of the Senate

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on March 26, 1998, the committee began consideration of Bill C-9, An Act for making the system of Canadian ports competitive, efficient and commercially oriented, providing for the establishing of port authorities and the divesting of certain harbours and ports, for the commercialization of the St. Lawrence Seaway and ferry services and other matters related to maritime trade and transport and amending the Pilotage Act and amending and repealing other Acts as a consequence.

APPEARING:

The Honourable David Collenette, P.C., M.P., Minister of Transport.

WITNESSES:*From Transport Canada:*

Ms Margaret Bloodworth, Deputy Minister;

Mr. Louis Ranger, Assistant Deputy Minister for Policy;

Mr. André Pageot, Director General, Marine Policy;

Mr. Bruce Bowie, Executive Director, Marine Reform;

Mr. Randy Morriss, Director General, Ports Programs and Divestiture.

From The Shipping Federation of Canada:

Francis C. Nicol, President;

Sonia Simard, Manager, Policy and Government Affairs.

The Honourable David Collenette made a statement and answered questions.

The witnesses from Transport Canada each made a statement and answered questions.

At 12:30 p.m., the committee suspended.

At 12:50 p.m., the committee resumed.

The witnesses from the Shipping Federation of Canada made a statement and answered questions.

PROCÈS-VERBAL

OTTAWA, le jeudi 2 avril 1998

(13)

[Traduction]

Le comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 10 h 10, dans la pièce 257 de l'édifice de l'Est, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Bryden, De Bané, c.p., Johnson, Johnstone, Perrault, c.p., Poulin et Roberge (9).

Autres sénateurs présents: Les sénateurs Angus, Atkins et Callbeck (3).

Également présent: Martin Brennan, conseiller spécial auprès du comité.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le 26 mars 1998, le comité entreprend l'étude du projet de loi C-9, Loi favorisant la compétitivité du réseau portuaire canadien par une rationalisation de sa gestion, prévoyant la création des administrations portuaires et l'aliénation de certains ports, régissant la commercialisation de la Voie maritime du Saint-Laurent et des traversiers et des questions connexes liées au commerce et au transport maritime, modifiant la Loi sur le pilotage et abrogeant et modifiant certaines lois en conséquence.

COMPARAÎT:

L'honorable David Collenette, c.p., député, ministre des Transports.

TÉMOINS:*De Transports Canada:*

Mme Margaret Bloodworth, sous-ministre;

M. Louis Ranger, sous-ministre adjoint, Politiques;

M. André Pageot, directeur général, Politique maritime;

M. Bruce Bowie, directeur exécutif, Réforme de la politique maritime;

M. Randy Morris, directeur général, Programmes et cessions portuaires.

De la Fédération maritime du Canada:

Francis C. Nicol, président;

Sonia Simard, directrice, Affaires gouvernementales et politiques.

L'honorable David Collenette fait une déclaration et répond aux questions.

Les témoins de Transports Canada font à tour de rôle une déclaration et répondent aux questions.

À 12 h 30, le comité interrompt ses travaux.

À 12 h 50, le comité reprend ses travaux.

Les témoins de la Fédération maritime du Canada font une déclaration et répondent aux questions.

At 1:10 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

À 13 h 10, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTEST:

ATTESTÉ:

Le greffier du comité,

Michel Patrice

Clerk of the Committee

REPORT OF THE COMMITTEE

THURSDAY, April 2, 1998

The Standing Senate Committee on Transport and Communications has the honour to present its

SIXTH REPORT

Your Committee, to which was referred Bill S-2, An Act to amend the Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act and to make a consequential amendment to another Act, has, in obedience to the Order of Reference of Tuesday, October 21, 1997, examined the said Bill and now reports the same with the following amendments and observations:

1. *Page 2, clause 3, replace lines 20 and 21 with the following:*

"consisting of not more than five members appointed by the Governor in Council, at least three of whom shall be full-time members."

2. *Page 9, clause 17, replace line 5 with the following:*

"(i) the flight deck of an aircraft or a control facility for aviation operations,"

3. *Page 9, clause 17, replace line 16 with the following:*

"craft or a control facility for aviation operations, on the bridge or in a control room of the."

4. *Page 13, new clause 28.1, add after line 18 the following:*

"28.1 For the purpose of any legal, disciplinary or other proceeding that is commenced prior to, on or after the coming into force of this Act, sections 32 and 33 of the Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act, as they read immediately before the coming into force of this Act, continue to apply in respect of a transportation occurrence, as that expression was defined in section 2 of the Act immediately before the coming into force of this Act."

OBSERVATIONS

The Committee heard from Chairman Jim Hall of the United States National Transportation Safety Board. In his testimony he explained that one of the shortcomings they faced during his mandate was the lack of coordination and support for the family of an aviation disaster. Congress responded by passing legislation in 1996, the Aviation Disaster Family Assistance Act, giving their board the responsibility to address the needs of families of passengers involved in aircraft accidents.

RAPPORT DU COMITÉ

Le JEUDI 2 avril 1998

Le comité sénatorial permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

SIXIÈME RAPPORT

Votre comité, auquel a été déféré le projet de loi S-2, Loi modifiant la Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports et une autre loi en conséquence, a, conformément à l'ordre de renvoi du mardi 21 octobre 1997, étudié ledit projet de loi et en fait maintenant rapport avec les amendements et les observations suivantes:

1. *Page 2, article 3: substituer la ligne 19 par ce qui suit:*

«cinq membres, dont au moins trois membres à plein temps, nommés par le gouverneur en »

2. *Page 9, article 17: substituer la ligne 4 par ce qui suit:*

«reçues par le poste de pilotage d'un aéronef, par une installation de contrôle des opérations aériennes,»

3. *Page 9, article 17: substituer la ligne 10 par ce qui suit:*

«rant le fonctionnement des aéronef, installation de contrôle des opérations aériennes, navire,»

4. *Page 13, nouvel article 28.1: ajouter après la ligne 18 ce qui suit:*

«28.1 Dans le cas des procédures judiciaires, disciplinaires ou autres en cours le jour de l'entrée en vigueur de la présente loi ou engagées ce jour ou après celui-ci, les articles 32 et 33 de la Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports, dans leur version antérieure à l'entrée en vigueur de la présente loi, s'appliquent relativement à tout accident de transport — au sens de l'article 2 de cette loi, dans sa version antérieure à l'entrée en vigueur de la présente loi — qui est survenu avant l'entrée en vigueur de celle-ci.»

OBSERVATIONS

Le comité a entendu le témoignage du président de la Commission de la sécurité dans les transports des États-Unis, M. Jim Hall. Ce dernier a expliqué que l'un des problèmes qu'il a connus durant son mandat, c'est le manque de coordination et d'appui à l'intention des familles à la suite d'une tragédie aérienne. Le Congrès des États-Unis a réagi en adoptant en 1996 une loi sur l'aide aux familles touchées par les accidents d'avion, la Aviation Disaster Family Assistance Act. Cette loi donne à la Commission de vastes pouvoirs pour répondre aux besoins des familles des passagers victimes d'accidents d'avion.

Your Committee feels that the situation in Canada should be assessed and that the Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act undertake a study to identify any shortcomings in the matter of the provision of post-accident counselling and facilitation to the family and close friends of Canadians killed in major transportation accidents with a view to determining what measures, if any, may be necessary to alleviate those shortcomings.

Also, the Committee feels that the expertise of the Board could be valuable on major highway accidents and that the board should explore means by which it might co-operate more extensively with other federal and provincial agencies with a view to determining whether or not it might play a greater role in the investigation of some of the more serious highway accidents in Canada.

Respectfully submitted,

La présidente,

LISE BACON

Chair

Votre comité estime que la situation au Canada devrait être évaluée et que le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports mène une étude en vue de relever les lacunes dans les services de consultation et de facilitation offerts aux parents et amis des Canadiens tués dans des accidents d'aviation afin de déterminer les mesures correctrices éventuellement nécessaires.

De plus, votre comité estime que l'expertise du Bureau pourrait être mise à contribution et que le Bureau devrait examiner les moyens de collaborer plus étroitement avec d'autres organismes fédéraux et provinciaux pour déterminer s'il pourrait ou non jouer un rôle plus grand dans les enquêtes sur certains des accidents de la route les plus graves au Canada.

Respectueusement soumis,

EVIDENCE

OTTAWA, Thursday, April 2, 1998

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-9, for making the system of Canadian ports competitive, efficient and commercially oriented, providing for the establishing of port authorities and the divesting of certain harbours and ports, for the commercialization of the St. Lawrence Seaway and ferry services and other matters related to maritime trade and transport and amending the Pilotage Act and amending and repealing other Acts as a consequence.

Senator Lise Bacon (*Chairman*) in the Chair.

[*Translation*]

The Chairman: Today we are considering Bill C-9, an Act for making the system of Canadian ports competitive, efficient and commercially oriented, providing for the establishing of port authorities and the divesting of certain harbours and ports, for the commercialization of the St. Lawrence Seaway and ferry services and other matters related to maritime trade and transport and amending the Pilotage Act and amending the repealing other Acts as a consequence.

[*English*]

With us today is the Honourable David Collenette, Minister of Transport.

Mr. Minister, I believe you will have enough time to answer all of our questions after your presentation, and my colleagues have many questions to ask you this morning. If we do not have enough time to complete our questioning of you, we may ask you to return at a later date.

Please proceed.

[*Translation*]

Honourable David Collenette, P.C., M.P., Minister of Transport: Thank you, Madam Chairman. It is a great pleasure for me to discuss Bill C-9, the Canada Marine Act, with you this morning.

[*English*]

The importance of this particular bill must be judged against the backdrop of the challenges now facing Canada and against our overall trade and transportation objectives.

The marine sector handles some 260 million tonnes of freight we ship each year, accounting for about 40 per cent of our trade with other countries. This translates to more than \$2.5 billion a year in revenue and more than 45,000 Canadian jobs. Having said that, we recognize that Canada's marine sector must adapt to the challenges of the next millennium.

This bill, the Canada Marine Act, is the result of a lengthy consultation process where we asked Canadians how we should consolidate and streamline our maritime institutions. It began in

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le jeudi 2 avril 1998

Le comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui pour étudier le projet de loi C-9, Loi favorisant la compétitivité du réseau portuaire canadien par une rationalisation de gestion, prévoyant la création des administrations portuaires et l'aliénation de certains ports, régissant la commercialisation de la Voie maritime du Saint-Laurent et des traversiers et des questions connexes liées au commerce et au transport maritimes, modifiant la Loi sur le pilotage et abrogeant et modifiant certaines lois en conséquence.

Le sénateur Lise Bacon (*présidente*) occupe le fauteuil.

[*Français*]

La présidente: Aujourd'hui, nous étudions le projet de loi C-9, Loi favorisant la compétitivité du réseau portuaire canadien par une rationalisation de gestion, prévoyant la création des administrations portuaires et l'aliénation de certains ports, régissant la commercialisation de la Voie maritime du Saint-Laurent et des traversiers et des questions connexes liées au commerce et au transport maritimes, modifiant la Loi sur le pilotage et abrogeant et modifiant certaines lois en conséquence.

[*Traduction*]

Nous accueillons aujourd'hui l'honorable David Collenette, ministre des Transports.

Monsieur le ministre, je pense que vous aurez suffisamment de temps pour répondre à toutes nos questions après votre exposé et que mes collègues auront de nombreuses questions à vous poser ce matin. Si nous n'avons pas le temps de poser toutes nos questions, nous vous demanderons éventuellement de revenir à une date ultérieure.

Vous avez la parole.

[*Français*]

L'honorable David Collenette, c.p., député, ministre des Transports: Je vous remercie, madame la présidente. Il me fait grand plaisir de discuter avec vous ce matin du projet de loi C-9, Loi maritime du Canada.

[*Traduction*]

C'est dans la perspective des défis auxquels le Canada fait face à l'heure actuelle et de nos objectifs globaux en matière de commerce et de transport qu'il faut juger de l'importance de ce projet de loi.

Le secteur maritime traite quelque 260 millions de tonnes de marchandises que nous expédions chaque année, ce qui représente 40 p. 100 de nos échanges avec d'autres pays. Cela représente plus de 2,5 milliards de dollars par année en revenu et plus de 45 000 emplois canadiens. Cela dit, nous reconnaissons que le secteur maritime doit s'adapter en vue des défis du prochain millénaire.

Ce projet de loi, la Loi maritime du Canada, est l'aboutissement d'un long processus de consultations au cours duquel nous avons demandé aux Canadiens comment nous devrions regrouper et

1994 with a ministerial review of the marine management of the regulatory regime.

In 1995, the House of Commons Standing Committee on Transport travelled across the country and reported on the views of provincial governments, municipalities, organized labour and other maritime industry stakeholders. Following additional discussions with port users and other stakeholders, the government announced its national marine policy in December of 1995.

In June of 1996, we introduced the Canada Marine Act as Bill C-44 and the Standing Committee of the House of Commons travelled across the country in a series of hearings before making extensive amendments to the bill. Bill C-44 was referred to the Senate but did not receive third reading before Parliament was dissolved in April 1997. I regret that and recognize that honourable senators have not had time to review the bill in detail. Obviously, a good discussion this morning and other discussions you have will help discharge your responsibilities.

After I became Minister of Transport, and before reintroducing the act, I met with port managers, seaway and port users, ship owners, shippers and people with an interest in pilotage matters. Their message was strong and it was the same in every case. They wanted us to proceed with the bill as quickly as possible and without further delay. They all agreed that compromises made in the bill represented a good balance of interests. They were concerned that a rethinking of the package at this stage could cost us the consensus that was achieved for the bill with its original extensive consultation process that it went through.

It is my view that considerable discussion and consultation have already taken place with a wide range of stakeholders before this bill was reintroduced as Bill C-9.

I should also tell you that I raised this matter and I have had discussions on this bill with all of my provincial counterparts. Without question, there is a general acceptance of the government's direction and understanding of where we are going with the bill. This has not been an issue of major contention with the provincial ministers of transport. They understand the reasons for it and they feel that we must get on with it.

[Translation]

The following are some of the things that the bill accomplishes. It creates a ports system with 18 independently managed Canada port authorities that handle 62 percent of current marine traffic. It gives them the tools they need to operate commercially and efficiently. It reduces overhead costs and red tape by dissolving the Canada Ports Corporation. It gives strong business expertise to port boards. It increases board accountability and transparency of

rationaliser nos institutions maritimes. Ce processus a commencé en 1994 par un examen ministériel du régime de gestion et de réglementation du secteur maritime.

En 1995, le comité permanent des transports de la Chambre des communes, après avoir voyagé par tout le Canada, a fait rapport des opinions des gouvernements provinciaux, des municipalités, des syndicats et des autres intervenants de l'industrie maritime. Après d'autres discussions avec les utilisateurs des ports et d'autres intervenants, le gouvernement annonçait sa politique maritime nationale en décembre 1995.

En juin 1996, nous avons déposé à la Chambre le projet de loi C-44, la Loi maritime du Canada, et le comité permanent de la Chambre des communes a parcouru le Canada pour tenir une série d'audiences avant de faire d'importantes modifications au projet de loi. Le projet de loi C-44 a été présenté ici, au Sénat, mais attendait encore d'être examiné en troisième lecture lorsque le Parlement a été dissous en avril 1997. Je le regrette et je sais que les honorables sénateurs n'ont pas eu le temps de revoir le projet de loi en détail. Il est évident qu'un bon tour d'horizon ce matin, suivi des discussions que vous pourrez avoir par la suite, vous aideront à vous acquitter de vos responsabilités.

Après mon entrée en fonction comme ministre des Transports, et avant la nouvelle présentation de la loi, j'ai rencontré les directeurs de port, les utilisateurs de la voie maritime et des ports, les armateurs, les expéditeurs et les personnes intéressées aux questions de pilotage. Ils m'ont tous communiqué le même message sans ambiguïté. Ils voulaient que nous redéposions le projet de loi le plus tôt possible, sans plus attendre. Ils s'entendaient tous pour dire que les compromis faits dans le projet de loi représentent un bon équilibre entre les divers intérêts. Tous étaient inquiets qu'une refonte trop poussée du projet de loi à ce point-ci puisse nous coûter le consensus qui a été atteint au sujet de ce projet de loi au terme d'un processus de consultations étendu.

Je considère que des discussions et des consultations assez considérables ont eu lieu avec un éventail varié d'intervenants avant que le projet de loi soit de nouveau déposé sous le nom de projet de loi C-9.

Je dois aussi vous dire que j'ai évoqué cette question et que j'ai eu des discussions au sujet de ce projet de loi avec tous mes homologues provinciaux. Il est indéniable qu'ils acceptent de manière générale l'orientation donnée par le gouvernement et qu'ils comprennent les objectifs que nous cherchons à atteindre en présentant ce projet de loi. Cette question n'a pas soulevé d'objection majeure de la part des ministres des Transports provinciaux. Ils comprennent nos raisons et ils considèrent qu'il est temps de passer à l'action.

[Français]

Voici quelques-uns des changements que ce projet de loi réalise. Il crée un réseau de 18 administrations portuaires canadiennes gérées de façon indépendante qui traitent 62 p.100 du trafic maritime actuel. Il leur donne les outils dont elles ont besoin pour fonctionner avec efficacité et selon les principes commerciaux. Il réduit les frais généraux et les formalités administratives en dissolvant la Société canadienne des ports. Il met au service des

operations through rigorous disclosure requirements. Port projects requiring investment will be subject to commercial risk assessment.

This bill also allows us to continue the administration of public ports and port facilities that serve remote communities, commercialize the seaway and streamline the delivery of pilotage services.

The recent review of Bill C-9 by the House of Commons has produced some key amendments. Marine employees leaving federal pension and benefit plans will be entitled to comparable benefits from their new employer. The new employer is also obliged to take all reasonable steps to negotiate a pension transfer agreement with Treasury Board. Former harbour commissions are given a phase-in period of four years for paying grants in lieu of taxes to their municipalities.

These and many other changes were made to the bill during its two journeys through Parliament. It will come as no surprise to you that no one got 100 percent of what they wanted in these changes. But we have moved wherever possible to meet legitimate concerns.

Even so, representations continue to flow from some of the parties, such as harbour commissions and some of the municipalities where harbour commissions are located.

Their position seems to see the glass as half empty, by emphasizing what they feel are continued shortcomings of the bill.

In my view, the glass is half full, based on the positive gains, for both ports and municipalities, of which I will mention only two.

Port authorities must begin paying grants in lieu of taxes to their municipalities, unlike present-day harbour commissions. Port authorities must publish detailed financial statements and are subject to the Access to Information Act, unlike harbour commissions today.

[English]

The unprecedented level of financial disclosure and transparency required by the bill will make the new port authorities much more accountable to users and local interests than any of the existing port regimes. We now have a bill that does the right thing — not only for our ports and the seaway but also for their employees. These are the kinds of reforms that the port communities have wanted for many years and we are happy to be moving in that direction.

Like any minister who has responsibility for a piece of legislation, I have been engaged in the art of the possible so far as making changes to the bill. A strong majority of stakeholders

conseils d'administration des ports de solides compétences commerciales. Il accroît la responsabilité de reddition de compte et la transparence des opérations des conseils d'administration par des obligations rigoureuses de divulgation. Les projets des ports qui nécessitent des investissements seront assujettis à une évaluation des risques commerciaux.

Ce projet de loi nous permet également d'assurer l'administration des ports et des installations portuaires publiques qui desservent les collectivités éloignées et de commercialiser la voie maritime et de simplifier la prestation des services de pilotage.

L'examen récent du projet de loi C-9 par la Chambre des communes a produit des modifications importantes. Les employés du secteur maritime qui quittent les régimes de pension et de prestations fédéraux se verront offrir des prestations comparables par leur nouvel employeur. Le nouvel employeur est également tenu de prendre toutes les mesures raisonnables pour négocier une entente de transfert des pensions avec le Conseil du Trésor. Les anciennes commissions portuaires bénéficient d'une période de quatre ans pour verser des subventions tenant lieu de taxes à leurs municipalités.

Ces changements, et bien d'autres, ont été apportés au projet de loi durant ses deux passages au Parlement. Vous ne serez donc pas surpris de constater que ces changements ne satisfont personne entièrement. Cependant, nous avons pris toutes les mesures possibles pour répondre aux préoccupations légitimes.

Malgré tout, des mémoires continuent d'être présentés par certains intervenants, comme les commissions portuaires et certaines des municipalités où les commissions portuaires sont implantées.

Pour eux, le verre est à moitié vide; ils ne font ressortir que les éléments qu'ils estiment comme étant les lacunes du projet de loi.

À mon avis, le verre est à moitié plein, compte tenu des gains positifs pour les ports et les municipalités, dont je ne mentionnerai que deux de ceux-ci.

Les administrations portuaires doivent commencer à verser des subventions tenant lieu de taxes à leurs municipalités, ce qui n'était pas le cas pour les commissions portuaires. Les administrations portuaires doivent publier des états financiers détaillés et sont assujettis à la Loi sur l'accès à l'information, ce qui n'était pas le cas pour les commissions portuaires.

[Traduction]

Le niveau sans précédent de divulgation de données financières et de transparence exigé par ce projet de loi rendra les administrations portuaires beaucoup plus responsables auprès des utilisateurs et des intérêts locaux que tous les régimes portuaires existants. Nous avons maintenant un projet de loi convenable non seulement pour nos ports et la voie maritime, mais aussi pour leurs employés. C'est là le genre de réforme que les collectivités portuaires désirent depuis longtemps et nous sommes heureux d'aller dans cette direction.

Comme tout ministre responsable d'un texte de loi, je suis allé aux limites du possible dans la modification de ce projet de loi. Une vaste majorité des intervenants veut tout simplement voir ce

simply want the bill passed now that their main issues have been resolved.

From those witnesses who want further changes, you will be hearing about four main issues: The future of smaller ports, the separate rules for harbour commissions, disbanding of the port police, and port investments. I understand that concerns have been raised about government funding of the seaway as well. I must provide you this morning with some comments on each of these issues in anticipation of your questions.

On the issue of smaller ports, in line with the 1995 marine policy, we have commenced the transfer of local ports to local interests under the authority of the Federal Real Property Act and the Surplus Crown Assets Act. It is important to underscore the statutory authority for the divestiture program is in place and proceeding.

The policy called for these divestitures in order to place decision making in the hands of local interests who will be free to set their own tariffs and to make investments based on business decisions that are free from federally imposed restrictions.

In the same decision, we reaffirmed our commitment to public ports that serve remote locations. The future of these smaller ports is not up for discussion and the department will continue to look for the most effective way to meet the ongoing service requirement of the 34 current Transport Canada operations that fall into the remote category.

When the policy was announced, Transport Canada had responsibility for 549 harbour and port facilities. To date, 114 sites have been transferred, two have been demolished, and 199 have been deproclaimed as public harbours, totalling 315 or 60 per cent of sites.

Transport Canada officials have contacted the mayors and councillors of most of the municipalities where regional and local ports are located and to this date some 200 public meetings have taken place where we explained the divestiture program and indicated how interested parties can go about receiving all available technical, environmental and financial information.

We have signed letters of intent with local interests for 109 of the remaining 234 sites and the process is already well in advance in 66 of these cases, including Bayside, New Brunswick; Port Hawkesbury and Mulgrave, in Nova Scotia; and Kenora and Sault Ste. Marie, in Ontario.

An amount of \$125 million has been set aside as a port divestiture fund. This was established to ease this transition to local operation with about \$100 million still available for allocation at this time. This fund ensures that local authorities are taking over facilities that are in safe condition for future operations. Approximately \$5.6 million has been committed to essential repairs at Charlottetown and Summerside, in Prince Edward Island, where local authorities are working through the necessary business plan to determine whether a joint operation of four PEI ports could satisfy the criteria for becoming a new port

projet de loi adopté, maintenant que leurs principales préoccupations ont été résolues.

Les autres témoins qui désirent encore des changements feront valoir quatre principales questions: l'avenir des petits ports, les règles distinctes pour les commissions portuaires, le démantèlement de la police des ports et les investissements dans les ports. Je crois comprendre que des préoccupations ont également été formulées relativement au financement de la voie maritime par l'État. Permettez-moi ce matin de commenter chacune de ces questions en prévision des questions que vous allez me poser.

Pour ce qui est des petits ports, conformément à la politique maritime nationale de 1995, nous avons également entrepris la cession des ports locaux aux intérêts locaux en vertu de la Loi sur les immeubles fédéraux et de la Loi sur les biens de surplus de la Couronne. Il est important de souligner que la loi d'habilitation du programme d'aliénation est en place et en cours d'application.

La politique prévoyait ces cessions afin de confier la prise de décisions aux intérêts locaux, qui pourraient à leur gré établir leurs propres tarifs et faire des investissements fondés sur des décisions d'affaires affranchies des restrictions imposées par le fédéral.

Dans cette même décision, nous réaffirmons notre engagement envers les ports publics qui desservent des emplacements éloignés. L'avenir de ces petits ports n'est pas remis en question, et le ministère continuera à chercher la façon la plus efficace de répondre aux besoins permanents des 34 emplacements de Transports Canada qui font partie de cette catégorie.

Lorsque la politique a été annoncée, Transports Canada était responsable de 549 ports et installations portuaires. Jusqu'ici, 114 emplacements ont été cédés, deux ont été démantelés, et 199 ont été désaffectés à titre de ports publics, ce qui représente 315 emplacements, soit 60 p. 100 du total.

Les représentants de Transports Canada se sont mis en contact avec les maires et les conseillers de la majorité des municipalités où sont situés des ports régionaux et locaux. À ce jour, quelque 200 assemblées publiques se sont tenues lors desquelles nous avons expliqué le programme de cession et avons indiqué aux intéressés comment ils pouvaient se procurer tous les renseignements techniques, environnementaux et financiers disponibles.

Nous avons signé des déclarations d'intention avec des intérêts locaux concernant 109 des 234 ports restants et le processus est déjà fort avancé dans 66 de ces cas, dont Bayside, au Nouveau-Brunswick; Port Hawkesbury/Mulgrave, en Nouvelle-Écosse, et Kenora et Sault Ste. Marie, en Ontario.

Un fonds de cession des ports de 125 millions de dollars a été établi pour faciliter la transition vers une exploitation locale, et il reste environ 100 millions de dollars à allouer. Le fonds permet aux autorités locales de prendre en charge des installations sécuritaires en vue de leur exploitation future. Environ 5,6 millions de dollars ont été engagés pour des réparations essentielles à Charlottetown et Summerside, dans l'Île-du-Prince-Édouard, où les autorités locales travaillent à la préparation du plan d'affaires nécessaire afin de déterminer si une exploitation commune des quatre ports de l'I.-P.-E. pourrait

authority. It is crucial that Prince Edward Island retain at least one port, hopefully all four ports, and perhaps the route to go is the Canada Port Authority.

We set a six-year target for these local port transfers. Obviously, we are making good progress. For greater certainty, an amendment has been suggested to clause 72 of the bill to state that operating responsibility would remain with the minister for public ports and public facilities that are not divested pending the resolution of individual situations. That means that the final adjudication over certain ports that cannot make it is left in the political domain. Therefore, it becomes a political decision. Politicians must be sensitive to regional and local interests.

[Translation]

With respect to harbour commissions, I have already indicated that some of our municipalities and harbour commissions see advantages to retaining their current rules. Our policy, however, is to eliminate the multitude of different port regimes and to establish a level playing field for all port authorities.

The bill includes many desirable features of the harbour commissions model, including municipal representation on the board and the election of the chair by the board.

In addition, port authorities are provided with many powers not currently available to harbour commissions. For example, they will no longer require Governor in Council approval for individual borrowings within established limits. They will have new authority to lease and purchase land, and they will be able to charge harbour dues without Governor in Council approval. And municipalities will benefit from the payment to the municipalities of grants in lieu of taxes.

[English]

The issue of port police has been one of some controversy in recent months, at least with some news outlets. As I said earlier, the overall policy is to remove government involvement from the equation on most port decisions by strengthening the links to local communities and port users. Through consultation, we have determined that local law enforcement institutions can handle all requirements over and above the basic security function for which the ports are responsible. There being no requirement for a national ports police force, we initiated a closure process. This action has respected all accumulated rights and entitlements for the individuals involved. As of last December 31, all six detachments of the former ports police have been disbanded and police duties have been transferred to local police forces.

satisfaire au critère pour accéder au rang d'administration portuaire. Il est indispensable que l'Île-du-Prince-Édouard conserve au moins un port, en espérant qu'elle pourra conserver les quatre, et la meilleure solution pour y parvenir est peut-être celle des administrations portuaires canadiennes.

Nous nous sommes fixé un objectif de six ans pour la cession de ces ports locaux. Il est évident que nous progressons bien. C'est pourquoi nous apportons une modification à l'article 72 du projet de loi pour préciser que le ministre conserve la responsabilité de l'exploitation des ports publics et installations portuaires publiques qui ne sont pas cédés jusqu'à ce que chaque cas soit résolu. Cela signifie que la décision définitive qui sera prise au sujet de certains ports qui ne parviendront pas à répondre au critère appartiendra aux responsables politiques. Il s'agira donc d'une décision politique.

[Français]

Sur les questions des commissions portuaires, j'ai déjà indiqué que certaines de nos municipalités et commissions portuaires voient des avantages à conserver leurs règles actuelles. Toutefois, notre objectif est d'éliminer la multitude de régimes portuaires et d'uniformiser les règles du jeu pour toutes les administrations portuaires.

Le projet de loi reprend de nombreuses caractéristiques souhaitables du modèle des commissions portuaires, notamment la représentation des municipalités au conseil d'administration et l'élection du président par les membres du conseil.

En outre, les administrations portuaires sont investies de pouvoirs dont les commissions portuaires ne disposent pas actuellement. Citons, à titre d'exemple, qu'elles ne seront plus tenues de demander l'approbation du gouverneur en conseil pour les emprunts individuels inférieurs aux limites établies, qu'elles auront un nouveau pouvoir de louer et d'acheter des terrains, qu'elles seront en mesure d'imposer des droits de port sans obtenir l'approbation du gouverneur en conseil. Enfin, les municipalités profiteront des changements concernant les commissions portuaires qui devront verser aux municipalités des subventions tenant lieu de taxes.

[Traduction]

La question de la police des ports a fait l'objet de controverse ces derniers mois, du moins dans certains médias. Comme je l'ai déjà mentionné, notre politique globale est de retirer la présence fédérale de l'équation sur la plupart des décisions concernant les ports, en renforçant les liens avec les collectivités locales et les utilisateurs des ports. Nous avons établi au moyen de consultations que les organismes locaux de maintien de l'ordre pouvaient répondre à tous les besoins allant au-delà des fonctions élémentaires de sûreté qui incombent aux ports eux-mêmes. Comme il n'y a pas de nécessité de disposer d'un corps de police portuaire nationale, nous avons amorcé le processus de démantèlement. Cette mesure a tenu compte de tous les droits accumulés des personnes touchées. Au 31 décembre dernier, les six détachements de l'ancienne police des ports avaient été démantelés. Les fonctions de police ont été transférées aux corps de police locale.

That being said, it is important to clarify that federal law enforcement remains in the hands of the Royal Canadian Mounted Police and Canada Customs for such crimes as smuggling and illegal immigration. It is very important that this critical function remain under federal control and be governed by a common set of laws and regulations.

I was quite surprised to hear speculation in the media that somehow the disbanding of the port police means that there is no agency dealing with crimes such as smuggling narcotics, and so on. In fact, the RCMP dealt with that before and they continue to do so now. There has been no change. The change is that the port police, who handled basic security measures, have been disbanded. This responsibility has been handed over to local security and local police forces.

With regard to the crucial element of port investment, I am sure you will hear representations that investments in new port facilities should continue to have access to the federal treasury. This is a concern, for example, of the Port of Halifax. They want to ensure that they have facilities for the generation of ships that is likely to want to call there after the year 2000.

The government's policy on this is clear. We say that the correct investment for ports and the users of new facilities and commercial lending institutions is their responsibility. These partners are much better placed than the federal government to say how much investment makes sense and when it is needed. I have great confidence that, with the new structure, the people of Halifax can raise the necessary funds. We have seen this time and again at airports across the country. Ottawa has just announced a \$250 million expansion for the Ottawa airport. There is money available and the airport devolution policy has shown that this can work.

Studies by the financial advisor to the department, Nesbitt Burns, indicate that long-term financial viability is expected for all new port authorities under the proposed rules. This includes a finding that the Port of Halifax is financially self-sufficient and should be able to access funding from commercial lenders in amounts sufficient to meet its planned capital requirements. We are quite confident in their ability to raise these moneys.

[Translation]

A number of questions also have been raised regarding the St. Lawrence Seaway. The 1995 National Marine Policy recognized that the seaway needed to be commercialized in order to remain a cost-effective and competitive transportation route.

The financial self-sufficiency of the seaway is vulnerable to traffic fluctuations. The government needs to assume a portion of the risk, since the seaway serves a complex role in the economy,

Ceci dit, il importe de préciser que la Gendarmerie royale du Canada et Douanes Canada conservent la responsabilité de l'application des lois fédérales lorsqu'il s'agit de crimes comme la contrebande et l'immigration illégale. Il est primordial que cette fonction critique demeure sous contrôle fédéral et qu'elle soit régie par des lois et règlements communs.

J'ai été très surpris que les médias puissent laisser entendre qu'en quelque sorte le démantèlement de la police portuaire fera qu'il n'y aura plus de responsable de la lutte contre des crimes contre la contrebande de drogue, par exemple. En réalité, c'est la GRC qui s'en chargeait jusque-là et elle continuera à le faire. Il n'y aura aucun changement. Le changement, c'est que la police portuaire, qui se chargeait de faire respecter les mesures de sécurité de base, a été désormais démantelée. Cette responsabilité sera confiée aux agences de sécurité et aux forces de police locale.

En ce qui concerne la question fondamentale des investissements dans les ports, je suis sûr que vous serez saisis de mémoires exprimant l'opinion que les investissements dans les nouvelles installations portuaires devraient encore bénéficier de crédits du Trésor fédéral. Je sais que le port de Halifax, entre autres, est préoccupé par cette question. Ses responsables veulent s'assurer qu'ils disposeront des installations nécessaires pour accueillir la nouvelle génération de navires qui sont appelés à faire escale dans ce port après l'an 2000.

Notre politique sur ce point est bien claire. Nous sommes d'avis que les utilisateurs des nouvelles installations et les établissements de prêt commercial sont les partenaires d'investissements tout indiqués pour les ports. Ces partenaires sont en bien meilleure position que le gouvernement fédéral pour dire quel montant d'investissement est raisonnable et quand il est nécessaire. Je suis bien certain qu'avec la nouvelle structure les responsables de Halifax réussiront à trouver les crédits nécessaires. C'est une chose que l'on a pu voir à maintes reprises dans les aéroports du pays. Ottawa vient d'annoncer un projet d'agrandissement de l'aéroport d'Ottawa pour un montant de 250 millions de dollars. Il y a de l'argent disponible et la politique de cession des aéroports nous a démontré que c'était possible.

Les études effectuées par nos conseillers financiers, Nesbitt Burns, indiquent que, selon les règles proposées, les nouvelles administrations portuaires devraient toutes être financièrement viables à long terme. Citons, notamment, la conclusion selon laquelle le port de Halifax est autonome financièrement et qu'il devrait être en mesure d'obtenir suffisamment de fonds auprès des prêteurs commerciaux pour répondre à ses besoins de dépenses d'immobilisations. Nous avons pleinement confiance et nous sommes sûrs que cet argent peut être trouvé.

[Français]

Certaines questions ont également été soulevées en ce qui concerne la Voie maritime du St-Laurent. La politique maritime nationale reconnaissait que la voie maritime devait être commercialisée pour rester efficace sur le plan des coûts et être une route de transport concurrentielle.

L'autosuffisance financière de la voie maritime la rend vulnérable aux variations des niveaux de trafic. Le gouvernement doit donc assumer une part du risque, étant donné que la voie

as evident through the fact that many ports and industries depend on the seaway for their continued existence.

The Great Lakes-St. Lawrence waterway is an integral part of Canada's intermodal transportation network, linking rail, trucks, pipelines and marine shipping. More than 40 provincial and interstate highways and nearly 30 railroad lines connect Great Lakes ports with key cities throughout the U.S. and Canada. Thus, the seaway is structurally very different from ports and functions more as a marine highway, providing access to ports.

Additionally, the seaway is a binational undertaking. The Canadian government must work with the United States and cannot ignore the other special seaway roles related to flood control and riparian interests.

The marine policy has the same goal for future management of both ports and the seaway: increased efficiency and user involvement in the management.

A different approach is being used for the seaway because of its broad scope and binational character, but the direction is the same. Based on current forecasts, commercialization will result in the seaway being self-sufficient over the next five years.

[English]

In conclusion, I think you will agree that a safe, efficient, competitive, environmentally sustainable transportation system is what we must require for the future. That is in the interests of every region of Canada. That is what this bill seeks to put in place for the marine sector.

We have shaped this bill so that Canadian importers and exporters can meet the increasing competition which they face in the global economy, with the confidence that they will be effectively served by a revitalized national port system. I believe that Bill C-9 provides us with the right tools to face these challenges.

Over the past two years, everyone affected by this proposed legislation has had the opportunity to bring forward their views and concerns. We think we have found a good balance which is acceptable to most stakeholders as an important step in the right direction.

Change always involves an element of risk. The statutory review authorized by clause 144 of the bill ensures that after four years, every aspect of this bill can be re-examined to see whether more change is required. In other words, this law must come back to the House of Commons and the Senate for review. This is not the final product. There will be an opportunity to deal with outstanding issues. I know that certain members of the House of Commons and the Senate are concerned about this. I must reassure them that this is not the final word. After we have a

maritime joue un rôle complexe dans l'économie, comme en témoigne la dépendance de nombreux ports et industries envers elle.

Les eaux navigables des Grands Lacs et du Saint-Laurent font partie intégrante du réseau de transport intermodal du Canada, et relie le transport par rail, par camion, par pipeline et par bateau. Plus de 40 routes provinciales et interétats, et près de 30 compagnies de chemin de fer relient les ports des Grands Lacs aux grandes villes des États-Unis et du Canada. Par conséquent, la voie maritime se distingue des ports par sa structure et s'apparente beaucoup plus à une route maritime donnant accès aux ports.

Par ailleurs, la voie maritime est une entreprise binationale. Le gouvernement du Canada doit collaborer avec le gouvernement américain et ne peut faire fi des autres rôles que joue la voie maritime dans le contrôle des inondations et la protection des intérêts riverains.

La politique maritime fixe le même objectif à la direction future des ports et de la voie maritime: efficacité accrue, participation des utilisateurs à la gestion.

On a fait appel à une démarche différente dans le cas de la voie maritime étant donné sa portée étendue et sa situation binationale, mais le but est le même. D'après les prévisions actuelles, la commercialisation permettra à la voie maritime d'être autosuffisante au cours des cinq prochaines années.

[Traduction]

En conclusion, je pense que vous conviendrez sûrement que ce dont nous avons besoin pour l'avenir, ce sont des transports sûrs, efficaces, compétitifs et durables du point de vue de l'environnement. C'est dans l'intérêt de toutes les régions du Canada et c'est ce que ce projet de loi vise à instaurer pour le secteur maritime.

Nous avons façonné ce projet de loi de telle sorte que les importateurs et les exportateurs canadiens peuvent désormais affronter la concurrence croissante qui règne dans l'économie mondiale, avec la confiance qu'ils seront efficacement servis par un réseau portuaire national revitalisé. J'estime que le projet de loi C-9 met à notre disposition les outils voulus pour faire face à ces défis.

Au cours des deux dernières années, toutes les parties touchées par ce projet de loi ont eu l'occasion de présenter leurs points de vue et leurs préoccupations. Nous avons trouvé un juste équilibre qui est acceptable pour la plupart des intervenants qui estiment qu'il s'agit d'un pas très important dans la bonne direction.

Le changement comporte toujours un élément de risque et l'examen prévu par la loi à l'article 144 nous donne l'assurance qu'après quatre ans, chaque aspect de ce projet de loi pourra être revu pour déterminer si d'autres changements sont nécessaires. Autrement dit, cette loi devra repasser devant la Chambre des communes et le Sénat pour y être réexaminée. Il ne s'agit pas ici du produit définitif. Vous aurez la possibilité de régler les questions en suspens. Je sais que certains parlementaires de la Chambre et du Sénat s'inquiètent à ce sujet. Je tiens à les rassurer

chance to see how well the law works, it will be back before us in four years.

You must decide whether you can support the implementation of this much needed legislation. I know that you will be diligent in discharging your duties. We want to work with you and answer all your questions. We want to go the extra mile to assure you that this is good legislation in the interests of all Canadians.

The Chairman: What sort of arrangement do you have in mind to replace the operations of the St. Lawrence Seaway Authority? This Crown corporation will cease to exist when this bill becomes law. Who will run the seaway then? Who makes up this new group, and what led you to choose them as distinct from any other group?

Mr. Collenette: Parallel to this bill going through Parliament, we have been negotiating with the users to put in place a not-for-profit organization which will manage the seaway, in the same way as we have with various airports. Those discussions have gone exceptionally well. We are close to making a deal. We need this bill to give us the statutory authority to make that deal.

This is in the best interests of all the users. They have been unanimous in their support of it and the effect will be to have a much more efficient organization to drive down costs and to operate in a way that is more commercially viable.

The Chairman: How would you characterize the United States' view of the legislation we have in front of us as it applies to the seaway? Are they supportive, neutral, concerned, or what?

Mr. Collenette: We have some issues with the Americans right now that I can be reasonably open about, namely, that the Americans have withheld toll increases for the last number of years. We find that unacceptable. They would like the commercialization issues to be dealt with after we establish a binational agency. We disagree with that. We say that we are quite prepared to discuss and collaborate effectively in the creation of a binational agency, but we must deal with it today. We must get the commercialization process through to become efficient, for the reasons I gave earlier.

We want modest toll increases now, taking into account the inflationary pressures over the last few years. We are on the point of saying to the Americans that we will go ahead and do that. We have the legal authority to do that. We would like it to be within the framework of the seaway legislation but, just as the Americans have done with unilateral tolls over the past 30 or 40 years, we can go ahead ourselves.

We are not too far apart from the Americans. They are an interesting player to deal with, and they are large. This is not a huge issue on the transportation radar screen in Washington, but it

et à leur dire qu'il n'y a ici rien de définitif. Une fois que nous aurons eu la possibilité de voir ce que donne la loi dans la pratique, nous vous la soumettrons à nouveau dans quatre ans.

C'est à vous maintenant de décider d'appuyer ou non la mise en application de cette loi absolument nécessaire. Je sais que vous vous acquitterez de votre tâche avec diligence. Je tiens à vous assurer de ma collaboration et à répondre à toutes vos questions. Nous voulons faire le maximum pour nous assurer que nous allons adopter une bonne législation dans l'intérêt de tous les Canadiens.

La présidente: Quel type de mécanisme envisagez-vous pour remplacer l'administration de la Voie maritime du Saint-Laurent? Cette société d'État va cesser d'exister après l'adoption de ce projet de loi. Qui va alors se charger de l'administration de la voie maritime? Qui va faire partie de ce nouveau groupe et sur quel critère allez-vous choisir un groupe plutôt qu'un autre?

M. Collenette: Parallèlement à la procédure d'adoption de ce projet de loi par le Parlement, nous avons négocié avec les usagers la mise en place d'une organisation à but non lucratif qui sera chargée d'administrer la voie maritime comme cela se fait pour différents aéroports. Ces discussions se sont particulièrement bien déroulées. Nous sommes prêts d'en arriver à un accord. Nous avons besoin de ce projet de loi pour être légalement habilité à conclure cet accord.

C'est dans l'intérêt de tous les usagers. Tous nous ont appuyés et nous aurons de ce fait une organisation bien plus efficace, qui va faire baisser les coûts et assurer une exploitation plus viable des installations d'un point de vue commercial.

La présidente: Que pensent à votre avis les États-Unis des dispositions qui s'appliquent à la voie maritime dans le projet de loi qui nous est présenté? Est-ce qu'ils y sont favorables, indifférents, est-ce qu'ils sont inquiets, ou quoi?

M. Collenette: Nous avons à l'heure actuelle quelques différends avec les Américains que je peux bien vous révéler, puisque les Américains se refusent à augmenter le péage depuis un certain nombre d'années. Nous considérons que cette attitude est inacceptable. Ils aimeraient que l'on règle les questions de commercialisation après l'établissement d'un organisme binational. Nous ne sommes pas d'accord. Nous leur disons que nous sommes tout à fait prêts à discuter de la création d'un organisme binational et à collaborer effectivement à ce projet, mais qu'il faut passer à l'action dès maintenant. Il faut redonner son efficacité au mécanisme de commercialisation pour les raisons que j'ai données tout à l'heure.

Nous voulons une augmentation modérée des tarifs dès maintenant, en tenant compte de la pression inflationniste de ces dernières années. Nous sommes sur le point de dire aux Américains que c'est ce que nous allons faire de notre côté. Nous en avons le pouvoir d'un point de vue juridique. Nous aimerions que ce soit dans le cadre de la législation sur la voie maritime mais, de même que les Américains ont appliqué unilatéralement des droits de péage au cours des 30 ou 40 dernières années, nous pouvons de notre côté faire cavalier seul.

Notre position n'est pas très éloignée de celle des Américains. C'est un partenaire qui présente beaucoup d'intérêt, et il est de grande taille. Vu de Washington, ce n'est pas un gros problème

is key to many interests, especially in the Great Lakes. We agree to disagree on this because it is not the end game, it is how you get there. We are saying to them that once we get the bill through and the commercialization is done, we will give them an assurance that we will sit down government-to-government to look at the binational agency issues.

Senator Bryden: We do not have a great deal of time left. I should like to challenge a couple of things that you said in your, but I will not do so. One point is that you have an adequate statutory floor for making the divestitures that you are doing. I am sure you have a legal opinion that says that. I have a legal opinion that says the reverse. Perhaps we could get our two lawyers together to talk about that later. That is why a specific provision is included in Bill C-9, namely, to give the minister a clear right to divest ports. However, if we indulge in that discussion at this time, I will not get to more substantive concerns.

As I understand it, section 5(d) of Canada's Transportation Act sets out the provisions for our National Transportation Policy. I should like to read it into the record. It states:

Transportation is recognized as a key to regional economic development and that commercial viability of transportation links is balanced with regional economic development objectives so that the potential economic strengths of each region may be realized.

It is my understanding that that section is still in force and that nothing in Bill C-9 detracts from that. Is that correct?

Mr. Collenette: That is right.

Senator Bryden: In light of that, you indicated that you have had no concerns from provincial governments in relation to the implementation of the act. The Minister from New Brunswick, Sheldon Lee, submitted a brief in which he requested that this provision be incorporated in Bill C-9. Can you tell me what happened to that request?

Mr. Collenette: By "this provision", do you mean the Canada Transportation Act?

Senator Bryden: I mean that paragraph 5(d) of the Canada Transportation Act should be incorporated into Bill C-9 as it relates to waterways.

Mr. Collenette: With respect, we do not need that in this act because it is already in the Canada Transportation Act.

Senator Bryden: Everything that is contained in the bill must be consistent with what is contained in the Canada Transportation Act; is that correct?

Mr. Collenette: Exactly. The laws must be consistent.

dans le secteur des transports, mais il revêt une importance fondamentale pour de nombreux intervenants, notamment dans les Grands Lacs. Ce désaccord ne nous empêche pas de dormir parce qu'il ne porte pas sur la finalité, mais sur la procédure. Nous garantissons aux États-Unis qu'une fois que ce projet de loi sera adopté et que l'on aura réglé la question de commercialisation, les deux gouvernements négocieront les questions liées à l'organisation binationale.

Le sénateur Bryden: Il ne nous reste pas beaucoup de temps. J'aimerais réfuter une ou deux choses que vous avez déclarées dans votre exposé, mais je m'en abstiendrai. Vous avez déclaré entre autres que vous étiez habilité par la loi à procéder aux aliénations que vous avez décidé d'entreprendre. Je suis sûr que vous disposez d'un avis juridique en ce sens. J'ai de mon côté un avis juridique qui dit le contraire. Nous pourrions peut-être demander plus tard à nos deux avocats d'en débattre. C'est la raison pour laquelle une disposition figure précisément dans le projet de loi C-9 afin de donner clairement au ministre le droit d'aliéner les ports. Toutefois, si je me laisse aller ici à ce genre de discussion, je ne pourrai pas aborder des questions de fond plus importantes.

Si je comprends bien, c'est l'alinéa 5d) de la Loi canadienne sur les transports qui établit les dispositions s'appliquant à notre politique nationale des transports. Je voudrais que cela soit consigné dans notre procès-verbal. Voici quelles sont ces dispositions:

[que] les transports soient reconnus comme un facteur primordial du développement économique régional et que soit maintenu un équilibre entre les objectifs de rentabilité des liaisons de transport et ceux de développement économique régional en vue de la réalisation du potentiel économique de chaque région.

Je crois comprendre que cet article reste en vigueur et que rien dans le projet de loi ne vient le contredire. C'est bien ça?

M. Collenette: C'est bien ça.

Le sénateur Bryden: Cela étant, vous nous avez dit que les gouvernements provinciaux n'avaient exprimé aucune inquiétude au sujet de la mise en application de la loi. Le ministre du Nouveau-Brunswick, Sheldon Lee, a présenté un mémoire dans lequel il demandait que cette disposition soit incorporée au projet de loi C-9. Pouvez-vous me dire s'il a été donné suite à cette demande?

M. Collenette: Par «cette disposition», vous entendez la Loi canadienne sur les transports?

Le sénateur Bryden: Je parle de l'alinéa 5d) de la Loi canadienne sur les transports, qui devrait être incorporée au projet de loi C-9 car il traite des voies d'eau.

M. Collenette: Je dois vous faire remarquer que nous n'avons pas besoin de l'incorporer à cette loi car elle figure déjà dans la Loi canadienne sur les transports.

Le sénateur Bryden: Toutes les dispositions de ce projet de loi doivent être compatibles avec celles de la Loi canadienne sur les transports; c'est bien ça?

M. Collenette: En effet. Les lois doivent être compatibles.

Senator Bryden: The bill itself is curious in that it sets out two sets of objectives. One is called the National Marine Policy, which is declared in clause 4 of the bill; the other is a separate set of objectives for the St. Lawrence Seaway, which is set out in clause 78 of the bill.

The provisions in clause 4 apply to all ports other than the seaway. The objective of the act is to:

(f) manage the marine infrastructure and services in a commercial manner...

In clause 78 the seaway objective is stated only to:

(a) promote a commercial approach to the operation of the seaway;

It seems that the standards being imposed or required of all ports except the seaway and the seaway ports are much more onerous than what is being required of the seaway. Is that correct?

Mr. Collenette: I would challenge that, based on your interpretation of the wording. I do not think that is necessarily borne out by the facts.

Perhaps I could ask one of my officials to clarify that.

Mr. Louis Ranger, Assistant Deputy Minister for Policy, Transport Canada: The seaway has a very special vocation. It is like a highway serving many ports. As the minister indicated in his opening statement, the seaway is served by 40 highways and 30 rail lines. It is a highway. It is critical to our exports and trade.

Having said that, the approach is essentially the same, the objective is the same, and we are confident that both ports and the seaway can be self-sufficient. The traffic in the seaway fluctuates considerably with the national economy. It is now operating only at half of its capacity. We hope that traffic will go up, in which case it will be self-sufficient. However, traffic has been capricious over the last 20 years and we must be mindful of that.

Senator Bryden: Would that not also apply to the Port of Vancouver at the moment, where East Asia is in an economic funk, and presumably their traffic has fluctuated down but it will increase next year, hopefully. The before year it was doing very well. Is it fair to say we can subsidize the seaway because traffic fluctuates but we cannot subsidize Halifax or Port Hawkesbury because their traffic fluctuates?

Mr. Ranger: The mandate that was given to our financial advisers is to look at the 18 national ports that we have identified. They had to determine whether those ports were currently self-sufficient and whether they would be self-sufficient in the future. The answer was "Yes" to both questions for the large ports that we have identified. That is the big distinction, whereas with

Le sénateur Bryden: Le projet de loi lui-même est curieux en ce sens qu'il établit deux séries d'objectifs. La première correspond à ce que l'on appelle la Politique maritime nationale, qui est établie à l'article 4 du projet de loi; la deuxième s'applique de manière indépendante à la Voie maritime du Saint-Laurent, et se trouve à l'article 78 du projet de loi.

Les dispositions de l'article 4 s'appliquent à tous les ports autres que la voie maritime. La loi a pour objectif de:

f) gérer l'infrastructure maritime et les services d'une façon commerciale [...]

À l'article 78, l'objectif fixé n'est que de:

a) promouvoir une approche commerciale dans le cadre de l'exploitation de la voie maritime;

Il semble que les critères exigés, ou imposés à tous les ports à l'exception de ceux de la voie maritime, soient bien plus stricts que ceux qui s'appliquent à la voie maritime. C'est bien ça?

M. Collenette: Je conteste votre interprétation des dispositions. Je ne pense pas que ce soit nécessairement corroboré par les faits.

Il faudrait peut-être que je demande à l'un de mes fonctionnaires de vous donner des précisions.

M. Louis Ranger, sous-ministre adjoint, Politiques, Transports Canada: La voie maritime a une vocation bien particulière. Elle s'apparente à une autoroute qui dessert de nombreuses localités. Comme l'a rappelé le ministre dans son exposé, la voie maritime est desservie par 40 autoroutes et 30 lignes de chemins de fer. C'est une grande voie de communication. Elle revêt une importance fondamentale pour nos exportations et nos échanges commerciaux.

Cela dit, la méthode et les objectifs sont essentiellement les mêmes et nous sommes convaincus que les ports comme la voie maritime seront financièrement autonomes. Le trafic dans la voie maritime fluctue considérablement en fonction de l'économie nationale. La voie maritime n'opère à l'heure actuelle qu'à la moitié de sa capacité. Nous espérons que le trafic reprendra, auquel cas elle sera financièrement autonome. Le trafic a cependant été capricieux ces 20 dernières années et nous devons en tenir compte.

Le sénateur Bryden: Est-ce qu'il n'en est pas de même aujourd'hui pour le port de Vancouver, alors que l'on peut supposer que le trafic a diminué avec les pays de l'Est de l'Asie, qui sont dans un marasme économique, en espérant que ce trafic reprenne l'année prochaine. L'année précédente, tout se passait très bien. Est-il juste de dire qu'il faut subventionner la voie maritime parce que le trafic fluctue alors qu'on ne peut pas subventionner Halifax ou Hawkesbury, dont le trafic fluctue tout autant?

M. Ranger: Nos conseillers financiers ont eu pour mandat de se pencher sur les 18 ports nationaux que nous avons définis. Il leur fallait déterminer si ces ports étaient financièrement autonomes à l'heure actuelle et s'ils pourraient l'être à l'avenir. Ils ont répondu «oui» à ces deux questions pour ce qui est des grands ports que nous avons définis. C'est la grosse différence, alors que

the seaway there is a risk involved with the very complex nature of it.

Senator Bryden: Is it not the case that the seaway is currently losing money?

Mr. Ranger: Currently, the seaway has a capital reserve. It will be the fortieth anniversary of the seaway next year. It is becoming an old structure. It will need major capital requirements in the next 5 to 10 years. We must be mindful of that. We are quite confident the seaway will cover all its operating and capital costs for the next five, six, or seven years, but beyond that period there is uncertainty. We wish to anticipate that.

Senator Bryden: Talking about the capital required, there was an article in *The Wall Street Journal* that indicated the capital required to bring the seaway up to standard would be \$45 billion U.S. Is that the capital you are talking about injecting in here?

Mr. Ranger: No. This is a very different vision of the seaway. That kind of money would be required to deepen the seaway and widen the seaway. This is not what we have in mind. We have identified the amounts required to keep that structure in good operating condition.

Mr. Collenette: In politics, we all know never to believe everything you read in the papers. You must ask why articles like that appear. The fact is that there are people who would profit from the decline of the seaway, principally, the railways; in some cases, the trucking companies.

These various interests are assiduous at getting their points across in various trade journals. We should not point to just one article but look at the total picture.

Senator Bryden: There are also some ports in Atlantic Canada that would profit from the decline of the seaway, including Halifax and Saint John, and the improvement of our fast trains.

One reason why so much investment is required is that the new ships which are being built cannot go up to the seaway.

Mr. Collenette: There is obviously a restriction on the size of the ships. In certain cases, the shippers are willing to build new ships to fit the seaway's narrow locks. Last year, one big cruise line built a tourist ship specifically to get through those locks. It docked in Toronto and in other Great Lakes cities, down to Chicago. There is a willingness to still use the existing structure. You do not have to build an entirely new structure as was alleged in *The Wall Street Journal*.

Mr. André Pageot, Director General, Marine Policy, Transport Canada: I wish to add a few points about the seaway. The seaway is not in competition with ports. Look at the seaway like the Trans-Canada Highway between Toronto and Montreal. The Trans-Canada Highway is not competing with the city of

pour la voie maritime, il y a un risque dû à la nature très complexe de cet ouvrage.

Le sénateur Bryden: Est-il exact que la voie maritime perd actuellement de l'argent?

M. Ranger: Actuellement, la voie maritime a une réserve en capital. L'année prochaine, la voie maritime va fêter son quarantième anniversaire. Sa structure vieillit. Des investissements importants devront être faits dans les cinq à dix années à venir. Nous devons en tenir compte. Nous sommes tout à fait convaincus que la voie maritime va recouvrer toutes ses dépenses d'exploitation et d'équipement au cours des cinq, six ou sept années à venir mais, par la suite, l'avenir est incertain. Nous voulons prendre les devants.

Le sénateur Bryden: Puisque l'on parle des investissements nécessaires, le *Wall Street Journal* a publié un article dans lequel on nous dit qu'il faudra investir 45 milliards de dollars US pour rénover la voie maritime. Est-ce que ça correspond au montant que vous envisagez d'y consacrer?

M. Ranger: Non. Il s'agit là d'un projet très différent. Des investissements de cette ampleur seraient nécessaires si l'on voulait approfondir et élargir la voie maritime. Ce n'est pas ce que nous envisageons. Nous avons défini les sommes nécessaires à l'exploitation dans de bonnes conditions de cet ouvrage.

M. Collenette: En politique, on apprend à ne jamais croire tout ce qu'on lit dans les journaux. Il faut vous demander pour quelle raison on fait paraître des articles de ce genre. Il y a en réalité des secteurs qui tireraient parti d'un déclin de la voie maritime, principalement les chemins de fer et, dans certains cas, les transporteurs routiers.

Ces différents groupes d'intérêt s'efforcent de faire reprendre leurs thèses par les différentes revues professionnelles. Il ne faut pas considérer un seul article mais tenir compte de l'ensemble.

Le sénateur Bryden: Il y a aussi des ports des Maritimes qui bénéficieraient d'un déclin de la voie maritime, notamment Halifax et Saint-Jean, et de l'amélioration de nos trains rapides.

Des investissements de cette ampleur sont nécessaires parce que les nouveaux navires qui sont construits ne peuvent pas passer par la voie maritime.

M. Collenette: Il y a évidemment une limite imposée à la taille des navires. Dans certains cas, les armateurs sont prêts à construire de nouveaux navires pour pouvoir passer par les écluses étroites de la voie maritime. L'année dernière, une grosse compagnie maritime organisatrice de croisières a construit expressément un navire de croisière pour pouvoir passer par ces écluses. Il a fait escale à Toronto et dans d'autres villes des Grands Lacs pour aller jusqu'à Chicago. On continue à vouloir utiliser l'ouvrage existant. Il n'est pas nécessaire de construire un tout nouvel ouvrage, contrairement à ce qu'allègue le *Wall Street Journal*.

M. André Pageot, directeur général, Politique maritime, Transports Canada: J'aimerais ajouter une ou deux choses au sujet de la voie maritime. La voie maritime ne concurrence pas les ports. Il faut la considérer comme s'il s'agissait de la route transcanadienne qui relie Toronto à Montréal. La Transcanadienne

Montreal nor with businesses in Toronto. The seaway is an artery which feeds the traffic. It is also a complex work which involves power generation for the state of New York and the Province of Ontario. It affects Hydro-Québec. Presently, we are discussing water levels and traffic flows in the seaway because of flooding and other controls plus safety of navigation.

The seaway is not in competition with the port. It also has American usage which amounts to about 40 per cent of traffic. The principles are different not because we want to have special treatment. It is our philosophy to get the users involved. If 40 per cent of the users are American, we do not want Canadian firms to subsidize business and steel interests in Chicago. This explains the difference.

Vis-à-vis the small ports, we are not giving away regional development objectives. Senator De Bané understands regional development better than anyone.

Senator Bryden: That is a broad statement. I happen to live in one of those places.

Mr. Pageot: The objective is to get the users involved. If the users are to be involved, you will not do that by a master plan in Ottawa. We have nice office buildings here but the view of the ports in Newfoundland and New Brunswick from the office tower will not be very good.

A study from the United Nations, which predates our policy, states that the best way for our ports to win is to maintain close contact with port users — that is, to listen to them, to discuss with them, to help them and to satisfy them. That is what this bill is trying to do.

Senator Bryden: Does the seaway include the ports along the seaway?

Mr. Collenette: No. The ports are ports in their own right. For example, the Ports of Montreal and Thunder Bay are seaway ports and they come under the ports section. They are not under the seaway section. The seaway section includes the locks, largely between Kingston and Montreal, the Welland Canal, and the Sault Ste. Marie locks.

Senator Bryden: Is the Port of Trois-Rivières on the seaway? Would that be considered a seaway port?

Mr. Collenette: It is on the St. Lawrence but the seaway starts in Montreal.

Senator Bryden: I want to be absolutely clear. You are saying that the seaway, as an entity — and I have lots of information here — has a call on the Consolidated Revenue Fund for assistance, for grants and for guarantees, but that call is not available to any ports or port authorities along the seaway. Further, you are saying that the port authorities along the St. Lawrence and

ne concurrence pas la ville de Montréal, ni les entreprises de Toronto. La voie maritime est une artère qui dirige la circulation. C'est aussi un ouvrage complexe qui produit de l'électricité pour l'État de New York et la province de l'Ontario. Il a des conséquences pour Hydro-Québec. À l'heure actuelle, nous discutons des questions de niveau de l'eau et d'importance du trafic dans la voie maritime en raison des inondations et d'autres mesures de contrôle s'ajoutant à la sécurité de la navigation.

La voie maritime n'est pas en concurrence avec les ports. Elle est aussi empruntée par les Américains, qui représentent environ 40 p. 100 du trafic. Les principes sont différents et ce n'est pas parce que nous voulons lui accorder un traitement spécial. Nous avons pour principe de faire intervenir les usagers. Si 40 p. 100 des usagers sont Américains, nous ne voulons pas que les entreprises canadiennes subventionnent les entreprises et les aciéries de Chicago. Voilà ce qui explique la différence.

Pour ce qui est des petits ports, nous n'abandonnons pas nos objectifs de développement régional. Le sénateur De Bané comprend mieux que quiconque la question du développement régional.

Le sénateur Bryden: C'est une déclaration très générale. Il se trouve que j'habite dans une de ces localités.

M. Pageot: L'objectif est d'impliquer les usagers. Si on implique les usagers, on ne va pas le faire au moyen d'un plan directeur concocté à Ottawa. Nous avons d'excellents immeubles administratifs ici, mais il est difficile de bien voir ce qui se passe dans les ports de Terre-Neuve et du Nouveau-Brunswick à partir d'une tour à bureaux.

Une étude des Nations Unies, antérieure à notre politique, nous indique que la meilleure façon pour nos ports de bien s'en sortir est de rester en contact étroit avec leurs usagers, ce qui revient à les écouter, à discuter avec eux, à les aider et à leur donner satisfaction. Voilà ce que nous essayons de faire dans ce projet de loi.

Le sénateur Bryden: Est-ce que la voie maritime englobe les ports qui sont situés tout au long?

M. Collenette: Non. Les ports ont leur autonomie. Ainsi, les ports de Montréal et de Thunder Bay sont des ports de la voie maritime qui relèvent des dispositions sur les ports. Ils ne relèvent pas de celles qui s'appliquent à la voie maritime. Les dispositions s'appliquant à la voie maritime portent sur les écluses, surtout entre Kingston et Montréal, le canal Welland et les écluses de Sault Ste. Marie.

Le sénateur Bryden: Est-ce que le port de Trois-Rivières se situe sur la voie maritime? Est-il considéré comme un port de la voie maritime?

M. Collenette: Il est sur le Saint-Laurent, mais la voie maritime comment à Montréal.

Le sénateur Bryden: Je tiens à ce que ce soit absolument clair. Vous nous dites que la voie maritime, en tant qu'organisme — et j'ai beaucoup d'information ici — peut demander l'aide du Trésor, sous forme de subventions et de garanties, mais que cette forme d'aide n'est pas mise à la disposition des ports ou des administrations portuaires le long de la voie maritime. Vous nous

in the seaway system, no matter how large or how small, must be competitively viable and financially self-sufficient, the same as is required of Port Hawkesbury?

Mr. Collenette: They do not have to be, they already are.

Senator Bryden: All of them?

Mr. Collenette: Yes, as I understand it.

Senator Bryden: I want to make sure I have this on the record because it solves a bit of my problem. If one port does not and if that particular port is handling, for example, asbestos, and its main shipper goes out of business or has a real downturn in its industry, the port will lose money and continue losing money for two or three years. They must raise the money to keep themselves afloat from banks without any federal government guarantees and without any assistance whatsoever from the Department of Transport?

Mr. Collenette: They do not get any assistance. I stand to be corrected by my officials, but the reason we are setting them up as CPAs is that they do have corporate status. It not unusual for corporations to run losses and make them up down the road. By giving them arm's length status, they are able to raise money and to finance their operations.

You raised the issue of the Port of Vancouver. It may be very right that traffic is down because of what is happening in Asia. The Port of Vancouver obviously has to make adjustments. You make adjustments with the labour force and other costs go down. However, if they should start to lose money, then they would have the wherewithal to finance this in other years. Recessions do not last forever.

Senator Bryden: Are there any ports along the seaway system that are not CPAs?

Mr. Collenette: All the major ports will be CPAs and they are self-sufficient.

Senator Bryden: Are they now?

Mr. Ranger: There is one harbour, Oshawa, which does not meet the requirements and it will be treated differently, but all the major ports in the seaway are self-sufficient.

The not-for-profit corporation that will manage the seaway will have on its board some people who have a genuine interest in the viability of ports. We are talking about the big users. We are talking about large ship-owners and large shippers such as Stelco and Dofasco, and large carriers such as FedNav and Upper Lakes. Those people have a genuine interest to ensure the ports are viable.

Senator Bryden: So that I am absolutely clear, no port along the St. Lawrence Seaway has any call on the federal Department of Transport for assistance, either capital, maintenance or operational? I am talking not about all the ports. I am concerned about the little ports. The big ports can worry about themselves. They have their own lobbyists, and so on, but the little ports are not in that position.

dites en outre que les administrations portuaires le long du Saint-Laurent et dans la voie maritime, petites ou grandes, doivent être concurrentielles et autonomes financièrement, comme cela est exigé pour Port Hawkesbury?

M. Collenette: Elles n'ont pas à l'être, elles le sont déjà.

Le sénateur Bryden: Toutes?

M. Collenette: Oui, si je ne me trompe.

Le sénateur Bryden: Je tiens absolument à ce que cela soit consigné dans notre procès-verbal parce que ça répond en grande partie à mes préoccupations. Si un port ne réussit pas à y parvenir et s'il achemine, par exemple, de l'amiante, et que son principal expéditeur fait faillite ou subit un véritablement retournement de conjoncture, ce port va perdre de l'argent et continuer à en perdre pendant deux ou trois ans. Pour se maintenir à flot, il lui faudra trouver des crédits auprès des banques sans aucune garantie du gouvernement fédéral et sans aucune aide du ministère des Transports?

M. Collenette: Ils ne reçoivent aucune aide. Mes fonctionnaires me corrigeront si je me trompe, mais si nous en faisons des APC, c'est pour qu'ils soient constitués en société. Il n'est pas inhabituel qu'une société encoure des pertes et les récupère par la suite. En les rendant indépendant, nous leur permettons d'aller chercher de l'argent et de financer leur exploitation.

Vous avez soulevé la question du port de Vancouver. Il est tout à fait possible que son trafic baisse en raison de la situation asiatique. Il est évident que le port de Vancouver doit s'adapter. Il suffit d'apporter des correctifs à la main-d'oeuvre pour faire baisser les autres coûts. Toutefois, si ce port se met à perdre de l'argent, il aura les moyens de se rembourser les années suivantes. Les récessions ne sont pas éternelles.

Le sénateur Bryden: Y a-t-il des ports le long de la voie maritime qui ne sont pas des APC?

M. Collenette: Tous les grands ports seront des APC et autonomes financièrement.

Le sénateur Bryden: Le sont-ils à l'heure actuelle?

M. Ranger: Il y a un port, Oshawa, qui ne répond pas aux critères et qui sera traité différemment, mais tous les grands ports de la voie maritime sont autonomes financièrement.

Le conseil d'administration de la société qui va gérer la voie maritime aura en son sein des gens qui s'intéressent véritablement à la viabilité des ports. Nous parlons des gros utilisateurs. Nous nous référons aux gros armateurs et aux gros expéditeurs comme Stelco et Dofasco, et aux gros transporteurs comme FedNav et Upper Lakes. Ces gens ont véritablement intérêt à s'assurer de la viabilité des ports.

Le sénateur Bryden: J'en ai donc bien l'assurance, aucun port situé le long de la voie maritime du Saint-Laurent ne peut faire appel à l'aide du ministère fédéral des Transports, que ce soit sous la forme de crédits d'équipement, d'entretien ou d'exploitation? Je ne parle pas de tous les ports. Je m'intéresse aux petits ports. Les grands ports peuvent se débrouiller tout seuls. Ils ont leurs propres groupes de pression et autres, mais les petits ports ne sont pas dans la même situation.

What is the position of the little ports, if there are any, along the St. Lawrence?

Mr. Randy Morriss, Director General, Ports Programs and Divestiture, Transport Canada: There are some ports such as Goderich and Sarnia that will fall into the group of regional, local ports which will be divested under the divestiture program and have access to the \$125 million fund which the minister discussed. There are the two categories along the seaway but most of the large, so-called financially viable ports are CPAs.

Senator Bryden: For example, Sarnia will be treated exactly the same way as the Port of Hawkesbury?

Mr. Morriss: That is correct.

Senator Bryden: And it has no additional call on the treasury of the country?

Mr. Morriss: The only "call" on the treasury of the country is the access to the \$125 million fund that is available to the other small ports. That is on a case-by-case basis, depending upon the details of the negotiations.

Senator Bryden: In the objectives and purposes relating to the seaway, there is an interesting provision in clause 78(c) in relation to setting its objectives. It refers to the protection of the rights and interests of the communities adjacent to the seaway. What does that mean?

Mr. Pageot: The communities along the seaway include certain aspects such as Indian land near Cornwall or Montreal or the bridge. We have another clause that refers to the fiduciary obligation of the federal government vis-à-vis some of the Indian bands, and so on.

The spirit of that clause is more to ensure that none of our obligations vis-à-vis the people that live along the canal will be hurt. It is not for special intervention.

Mr. Ranger: It was also to capture the obligations that the government will continue to have regarding the environmental impact, spills, and so on. The government continues to own all these assets and therefore is responsible if there is an oil spill or anything else of an environmental nature affecting the communities.

Generally speaking, on this board of the not-for-profit corporation, there will be a seat for the Province of Ontario and the Province of Quebec as well as some federal representation, precisely to represent those broader community interests.

Mr. Collenette: I can understand, Senator Bryden, why you might come to the conclusion that there is, perhaps, favouritism for communities along the seaway because it gives the impression that it is somehow a commercial protection for those communities, but it is not, as was explained.

Quelle est la position adoptée éventuellement par les petits ports, le long du Saint-Laurent?

M. Randy Morriss, directeur général, Programmes et cessions portuaires, Transports Canada: Il y a certains ports comme Goderich et Sarnia qui relèvent de la catégorie des ports régionaux et locaux et qui seront cédés dans le cadre du programme d'aliénation et auront accès au fonds de 125 millions de dollars dont a parlé le ministre. Il y a des ports appartenant aux deux catégories le long de la voie maritime, et les grands ports, qualifiés de financièrement viables, sont des APC.

Le sénateur Bryden: Ainsi, Sarnia sera traité exactement comme le port de Hawkesbury?

M. Morriss: En effet.

Le sénateur Bryden: Et il ne peut pas faire appel d'une autre manière aux services du Trésor de notre pays?

M. Morriss: La seule possibilité de faire appel aux services du Trésor de notre pays est de se prévaloir du fonds de 125 millions de dollars mis à la disposition de tous les petits ports. Cela se fera au vu de chaque dossier en fonction des résultats précis des négociations.

Le sénateur Bryden: Pour ce qui est des objectifs et des finalités de la voie maritime, il y a une disposition intéressante à l'alinéa 78c) qui fixe les différents objectifs. On y parle de protéger les droits et les intérêts des collectivités voisines de la voie maritime. Qu'entend-on par là?

M. Pageot: Les collectivités voisines de la voie maritime ont certaines particularités comme dans le cas des terrains réservés aux Indiens près de Cornwall, de Montréal ou du pont. Il y a une autre disposition qui se réfère par exemple à l'obligation fiduciaire du gouvernement fédéral vis-à-vis de certaines bandes indiennes.

Selon l'esprit de cette disposition, il s'agit avant tout de faire en sorte de ne pas renoncer à l'une quelconque de nos obligations vis-à-vis des gens qui habitent le long du canal. Il ne s'agit pas d'une intervention spéciale.

M. Ranger: Je voudrais aussi comprendre l'étendue des obligations que conserve le gouvernement en ce qui a trait aux conséquences écologiques, aux déversements, et cetera. Le gouvernement continue à être le propriétaire de tous ces équipements et il en est donc responsable s'il y a un déversement de pétrole ou toute autre catastrophe écologique touchant les collectivités.

De manière générale, il y aura au sein du conseil d'administration de cette société à but non lucratif un représentant de la province de l'Ontario, un autre de la province du Québec ainsi qu'une certaine représentation du gouvernement fédéral, précisément pour représenter ces intérêts plus larges de la collectivité.

M. Collenette: Je peux comprendre, sénateur Bryden, les raisons pour lesquelles vous semblez en arriver à la conclusion que les collectivités situées le long de la voie maritime sont éventuellement favorisées parce que l'on donne l'impression de leur accorder en quelque sorte une protection commerciale mais, comme nous vous l'avons expliqué, il n'en est rien.

Senator Bryden: Why would there not be a similar provision in relation to the other ports?

Mr. Collenette: The cities are on the board. The provinces are on the board. The local interests are there to look after the interests of that city.

Senator Bryden: Once again, I consider ports such as Summerside in Prince Edward Island, which may end up being owned privately. However, if that does not occur — and, you may have spent \$5 million on the island — the ports may have to be closed because they cannot maintain financial viability. As we all know, there are four ports there.

In that circumstance, it would seem to me that before making a decision either to close or divest yourself of a port, whether Summerside or Port Hawkesbury or Placentia, you would take into account the interests of the surrounding communities.

I will use PEI, although it is not a particularly good example. They ship a huge amount of potatoes through there. Other ports are dedicated to forest products, for example, in Newfoundland, New Brunswick, and in other locations. In the worst case scenario, the impact of divesting one of those ports is dramatic not only on the little community of Bathurst, or wherever it is that the facility closes, but also on the community, the woods workers, the trucking industry, and so on. In fairness, a provision where you would take into account the impact on surrounding communities should be included in Part II as well as in the seaway portion.

Mr. Collenette: You seem to assume that “divestiture” means “failure.” I reject that. Mr. Morriss talked about Goderich in Ontario. I am active on that file with the local MP there. There is one shipper, Sifto Salt, that mines under the harbour. As long as there is salt there, and as long as Sifto Salt can have the operation, then, obviously, the harbour will be viable. However, if there is no salt, you cannot blame that on the structure of governing the harbour. The fact is that the commodity is gone. You can also use that analogy with potatoes, although potatoes will always be shipped from PEI. It does not matter what port structure you have, it is the industry that determines viability.

In the case of PEI, we have tried to go the extra mile under the program because Prince Edward Island was looking to be the only coastal province that would not have a CPA. That is why, before Christmas, I made the announcement in Summerside for financial assistance. We are setting up a group to try to organize the CPA because we believe that if we have four ports as a CPA, it can function. In the meantime, we have given assistance to keep the ports in good repair until the CPA status is determined.

Senator Bryden: I am not saying that every one that is divested will fail, but I do not believe for a minute that every one will succeed, either.

Le sénateur Bryden: Pourquoi n'existe-t-il pas une disposition semblable pour les autres ports?

M. Collenette: Les villes siègent au sein du conseil d'administration. Les provinces aussi. Les intérêts locaux y sont représentés afin que les intérêts de la ville ne soient pas négligés.

Le sénateur Bryden: Là encore, je me penche sur des ports comme Summerside dans l'Île-du-Prince-Édouard, qui risque finalement d'avoir un propriétaire privé. Toutefois, si cela ne se produit pas — et vous aurez peut-être dépensé 5 millions de dollars sur l'île — les ports devront peut-être être fermés parce qu'ils ne pourront pas rester financièrement viables. Nous savons tous qu'il y a quatre ports dans cette île.

Dans ce cas, il m'apparaît qu'avant de décider de fermer ou de céder ce port, qu'il s'agisse de Summerside, de port Hawkesbury ou de Placentia, il vous faudrait tenir compte des intérêts des collectivités environnantes.

Je prendrai le cas de l'Île-du-Prince-Édouard même si ce n'est pas un exemple particulièrement bon. Cette île expédie de grandes quantités de pommes de terre. D'autres ports expédient en priorité des produits forestiers, ainsi à Terre-Neuve, au Nouveau-Brunswick et dans d'autres localités. Si le pire se produit, l'effet de la cession de l'un de ces ports sera catastrophique, non seulement pour la petite localité de Bathurst, ou pour toute autre localité touchée par la fermeture de cette installation, mais aussi pour l'ensemble de la collectivité, les travailleurs forestiers, les transporteurs routiers, et cetera. Pour être juste, il conviendrait d'inclure à la partie II ainsi que dans la partie correspondant à la voie maritime une disposition tenant compte des répercussions sur les localités environnantes.

M. Collenette: Vous semblez partir du principe que «cession» signifie «échec». Je ne suis pas d'accord. M. Morriss vous a parlé de Goderich en Ontario. Je travaille activement sur ce dossier en compagnie du député du coin. Il y a un seul expéditeur, Sifto Salt, sur lequel s'appuie le port. Tant qu'il y a du sel, tant que Sifto Salt poursuit son exploitation, il est évident que le port reste viable. Toutefois, si le sel vient à manquer, on ne peut pas blâmer la structure de l'administration du port. C'est le produit acheminé qui a disparu. On peut faire le même raisonnement avec les pommes de terre, même s'il y aura toujours des pommes de terre expédiées par l'Île-du-Prince-Édouard. Quelle que soit la structure du port, c'est l'industrie qui détermine sa viabilité.

Nous avons essayé de faire le maximum pour l'Île-du-Prince-Édouard dans le cadre de ce programme étant donné qu'elle semblait devoir être la seule province côtière sans APC. C'est pourquoi, avant Noël, j'ai annoncé une aide financière à Summerside. Nous mettons sur pied un groupe devant s'efforcer d'organiser l'APC parce que nous pensons qu'un projet de regroupement de quatre ports au sein d'une APC peut fonctionner. Dans l'intervalle, nous avons accordé une aide devant permettre de maintenir les ports en bon état de fonctionnement en attendant d'avoir statué sur la question de l'APC.

Le sénateur Bryden: Je ne dis pas que tous ceux qui vont être cédés vont échouer, mais je ne crois pas non plus un instant qu'ils vont tous réussir.

Currently, it is my understanding that the Department of Transportation spends about \$40 million per year to maintain and support small and regional ports. An adjustment fund of \$125 million to be spread out over five or six years is being proposed. That means \$20 million a year for six years.

When we are spending \$40 million a year currently — sometimes it is \$37 million, sometimes it is a little more — and we are still not able to keep our ports up to snuff, it is difficult for me to understand how, by spending \$20 million each year for five years, we will now be able to pass it all over the private sector. For half the amount of money, you say these ports will be successful. If they are not, it is my understanding that they close and are sold.

Mr. Collenette: I hate to admit this publicly, but the private sector has proven that it can run many of these assets better than the government. With great respect to the colleagues at the table from the department, the fact is that there are certain inefficiencies that are built into public ownership.

The airports have done a lot better under private ownership — and I am not just talking about Toronto, Vancouver and Montreal, the big airports, I am talking about small airports across the country. They have done a lot better. They have the flexibility to attract traffic and to manage costs properly and contract out in ways that make them much more efficient.

I must admit that while they are in public ownership, yes, we spend a large amount every year, but we do not think that if we follow through with the commercialization aspects of this bill, those costs would have to be maintained. That has been substantiated by our financial advisers.

Mr. Pageot: On the nature of ports, I must agree with you that these small ports are very important. They are part of the fabric of Canada. There is absolutely no intention to privilege large ones rather than small ones. However, you must understand our roles. Civil servants do not run terminals. Civil servants do not build hangers. You must look at a port like an industrial park in your city. It is not city hall or the mayor of a city that runs an industrial park. If you provide services, proper taxation, access roads and the proper environment, then the business leaders of your community would build a terminal and do manufacturing in your city. That is what we are trying to do here. We are trying to provide the right rail access in the Maritimes, and the building of better connections with the Midwest and getting proper infrastructure would help. The infrastructure has a life of sometimes 25 to 50 years or more, which will give us ample time to review in four years the fund that my colleague is managing to determine if it is adequate right now, because we have a lot of money still not committed.

À l'heure actuelle, je crois savoir que le ministère des Transports dépense 40 millions de dollars par an pour entretenir et aider les petits ports et les ports régionaux. On propose un fonds d'adaptation de 125 millions de dollars répartis sur une période de cinq ou six ans. Cela représente 20 millions de dollars par an pendant six ans.

Alors que nous dépensons actuellement 40 millions de dollars par an — c'est parfois 37 millions de dollars, parfois un peu plus — et que nous ne réussissons pas à maintenir nos ports à flot, j'ai du mal à comprendre qu'en dépensant 20 millions de dollars par an pendant cinq ans nous allons maintenant réussir à les transférer au secteur privé. Vous nous dites que pour la moitié de la somme, ces ports vont avoir du succès. Si ce n'est pas le cas, je crois comprendre qu'ils fermeront et qu'ils seront vendus.

M. Collenette: Je n'aime devoir l'avouer publiquement, mais le secteur privé a fait la preuve que dans nombre de cas, il était mieux en mesure que le gouvernement d'exploiter ces équipements. Je m'excuse auprès de mes collègues qui représentent le gouvernement autour de cette table, mais il est vrai que la propriété publique entraîne un certain manque d'efficacité.

Les aéroports ont obtenu de bien meilleurs résultats une fois privatisés — et je ne parle pas simplement des grands aéroports comme ceux de Toronto, de Vancouver et de Montréal — je parle des petits aéroports du pays. Ils se sont bien mieux débrouillés. Ils font preuve de suffisamment de souplesse pour attirer le trafic, bien gérer leurs coûts et recourir à la sous-traitance de manière à être bien plus rentables.

Je dois reconnaître que tant qu'ils appartenaient au secteur public, oui, nous devions leur consacrer une forte somme chaque année, mais nous ne pensons pas que ces coûts vont subsister une fois que l'on aura mis en oeuvre les dispositions de ce projet de loi s'appliquant à la commercialisation. C'est une chose qui a été corroborée par nos conseillers financiers.

M. Pageot: En ce qui a trait à leur nature, je conviens avec vous que ces petits ports sont très importants. Ils font partie du tissu social du Canada. Nous n'avons absolument pas l'intention de privilégier les grands ports au détriment des petits. Il vous faut toutefois comprendre notre rôle. Les fonctionnaires n'exploitent pas des aéroports. Les fonctionnaires ne construisent pas des hangars. Vous devez considérer un port comme un parc industriel au sein de votre ville. Il n'appartient pas à l'hôtel de ville ou au maire de la ville d'exploiter un parc industriel. À partir du moment où on prévoit des services, une bonne fiscalité, des routes d'accès et un bon environnement, les dirigeants d'entreprises au sein de la collectivité vont se charger de construire les aéroports et les usines dans la ville. C'est ce que nous essayons de faire ici. Nous essayons d'aménager une meilleure voie d'accès par chemin de fer aux Maritimes et de construire de meilleures voies de communication avec le Midwest, et de bonnes infrastructures nous aideraient à y parvenir. Une infrastructure a une durée de vie de 25 ans, de 50 ans et parfois plus, ce qui nous donne amplement le temps de revoir dans quatre ans le fonds que mon collègue administre pour déterminer s'il est désormais suffisant, car il nous reste beaucoup de crédits qui n'ont pas encore été engagés.

You must look at the tenants of the ports as the driving force in the ports. It is like the post office. Small post offices were more strongly defended by local communities than they were by someone in Ottawa. All these ingredients will be contained in our bill. It is not a lack of commitment.

Senator Bryden: That is what I am trying to do for the small ports.

Mr. Collenette: Mr. Morriss might want to talk about the \$125 million fund.

Senator Bryden: How did you arrive at the \$125 million figure?

Mr. Morriss: The \$125 million fund was based upon the savings that we would be able to generate from various other parts of the program. It was designed as the start-up fund that we would be able to discuss with the various ports.

The issue around the difference between what we spend as the federal Crown and what is available is more easily explained if I explain the process by which we discuss this with the individual ports.

When we go into a community to discuss the divestiture of a port, we provide all the available information that the federal Crown has on the facility. That includes the technical, environmental and financial aspects. We also have \$125 million to help fund feasibility studies for the various communities. Through that funding, business plans are structured to examine the viability of the ports. We then determine what amount of money would be required.

We provide a 25-year forecast of what the federal Crown would have spent at the port in terms of capital and operating costs. We then do a net present value calculation to come to an amount of money that would be a reasonable and fair transition fund for the port, which can include a harbour development fund.

We attempt to position the ports into a win-win situation. There is no margin in our setting the ports up for failure. Our objective is to give the ports sufficient funds to be managed properly, in a businesslike manner, and to have the funds to do the additional work.

Senator Bryden: One of the witnesses is quoted as saying in another hearing that the \$125 million is a one-of-a-kind deal. Is it correct that the fund is not ongoing?

Mr. Morriss: It is not an ongoing fund in the sense of an ongoing subsidy. However, to say that the \$125 million is a finite amount is not accurate. I cannot go to the Treasury Board and argue that we need more money. We still have \$110 million to disperse.

Senator Bryden: Under what vote or appropriation is that found?

Mr. Morriss: It is under the vote for the ministry.

Senator Bryden: Is it separated?

Vous devez considérer les locataires des ports comme l'élément dynamique de ces ports. Les localités se sont portées plus résolument à la défense de leur petit bureau de poste que ne l'ont fait les responsables d'Ottawa. Tous ces éléments figureront dans notre projet de loi. Il ne s'agit pas d'un désengagement.

Le sénateur Bryden: C'est ce que je m'efforce de faire pour les petits ports.

M. Collenette: M. Morriss pourrait peut-être vous parler du fonds de 125 millions de dollars.

Le sénateur Bryden: Comment en êtes-vous arrivé à ce chiffre de 125 millions de dollars?

M. Morriss: Ce fonds de 125 millions de dollars résulte des économies que nous allons tirer des autres secteurs du programme. Il a été conçu comme un fonds de démarrage susceptible de faire l'objet de discussions avec les différents ports.

Il sera plus facile d'expliquer la différence entre ce que nous dépensons en tant que société fédérale et ce qui est disponible ici si je vous explique le mécanisme de nos discussions avec les différents ports.

Lorsque nous allons discuter avec les responsables locaux de la cession d'un port, nous fournissons tous les renseignements dont dispose la société fédérale au sujet des installations. Cela englobe tous les aspects techniques, environnementaux et financiers. Nous disposons aussi de 125 millions de dollars pour aider à financer les études de faisabilité des différentes collectivités. Grâce à ce financement, des plans d'exploitation sont mis en place pour examiner la viabilité des ports. Nous déterminons alors les montants d'argent requis.

Nous établissons une prévision sur 25 ans de ce qu'aurait dépensé la société fédérale en crédits d'équipement et d'exploitation accordés au port. Nous en déduisons la valeur nette actuelle, qui représente le montant raisonnable et équitable du fonds de transition devant être accordé au port, somme qui peut englober des crédits d'aménagement du port.

Nous essayons de faire en sorte que les ports ne puissent y perdre. Nous excluons toute possibilité d'échec. Notre objectif est de donner suffisamment d'argent aux ports pour qu'ils puissent être bien gérés, comme des entreprises, les fonds disponibles permettant d'effectuer les travaux supplémentaires qui s'imposent.

Le sénateur Bryden: L'un des témoins a déclaré au cours d'une autre audience que ces 125 millions de dollars correspondaient à un montant forfaitaire. Est-il exact que ce fonds ne va pas être renouvelé?

M. Morriss: Ce n'est pas un fonds renouvelable en ce sens qu'il n'y a pas une subvention qui va être versée en permanence. Toutefois, il est faux de dire que 125 millions de dollars, c'est le montant définitif. Je ne peux pas pour l'instant aller demander davantage d'argent au Conseil du Trésor. Il nous reste 110 millions de dollars à dépenser.

Le sénateur Bryden: À quel poste ou à quels crédits correspond ce fonds?

M. Morriss: Il relève des crédits accordés au ministère.

Le sénateur Bryden: Il est séparé du reste?

Mr. Morriss: This is an ear-marked fund in the ministry.

Ms Margaret Bloodworth, Deputy Minister, Transport Canada: This is an ear-marked fund from which we can only expend funds for items meeting the criteria.

Senator Bryden: Is that defined by Treasury Board?

Mrs. Bloodworth: That is set by Treasury Board, yes.

Mr. Collenette: As Mr. Morriss has said, the lion's share of this fund is available for the weakest or the more tenuous of the port operations. Those are the last items to be divested. That is important to keep in mind.

Senator Roberge: Presuming that this committee hears overwhelming opposition to this bill from small ports and that the committee wishes to analyze that in more depth, would you consider withholding some of those clauses from Royal Assent or splitting the bill?

As you know, for the CPP legislation, the Minister of Finance withheld some of those clauses from Royal Assent in order for the Banking Committee to study those issues more carefully.

Mr. Collenette: As a general answer, I would disagree. However, you must be specific as to which clauses.

Senator Roberge: I was talking about clauses which relate to small ports.

Mr. Collenette: Are you referring to Part II?

Senator Roberge: Yes.

Mr. Collenette: No. This is integral to the bill. This is government policy. This is reflected program review of expenditure reductions of the past four or five years. This is part of the government's financial program.

This bill was brought back as passed in the House last year and was considered a priority by the Prime Minister and cabinet as it is crucial to pass for the reasons that I gave in my presentation.

Senator Angus: I am pleased at your public acknowledgement about the efficiencies of the private sector managing businesses.

There is a big outcry in the maritime community and a sense of urgency that this bill be passed. I certainly share that sense of urgency; however, if it was such a big priority for the Prime Minister, it is difficult to understand why they could not have taken a couple of days more last April before calling the election.

The passage of time obviously takes its toll. You are the third Minister of Transport involved with this bill, is that not correct?

Mr. Collenette: Yes.

M. Morriss: C'est un fonds spécialement affecté au ministère.

Mme Margaret Bloodworth, sous-ministre, Transports Canada: C'est un fonds qui nous est spécialement affecté et que nous ne pouvons consacrer qu'à des dépenses correspondant aux critères fixés.

Le sénateur Bryden: Est-ce que c'est défini par le Conseil du Trésor?

Mme Bloodworth: Oui, c'est fixé par le Conseil du Trésor.

M. Collenette: Comme l'a indiqué M. Morriss, la plus grosse part de ce fonds est mise à la disposition des installations portuaires les plus en difficulté et dont la survie est la plus menacée. Ce sont les dernières à être cédées. Il est important de ne pas l'oublier.

Le sénateur Roberge: En supposant que notre comité s'aperçoive que ce projet de loi rencontre une énorme opposition de la part des petits ports et qu'il souhaite approfondir la question, êtes-vous prêt à retirer une partie des dispositions du texte de loi soumis à la sanction royale ou à scinder le projet de loi?

Vous n'ignorez pas que dans le cas de la loi sur le RPC, le ministre des Finances a retiré certains articles du texte proposé à la sanction royale pour que le comité des banques étudie ces questions plus attentivement.

M. Collenette: De manière générale, je ne suis pas prêt à le faire. Il faudrait toutefois que vous m'indiquiez précisément quelles sont les dispositions auxquelles vous pensez.

Le sénateur Roberge: Je parle des dispositions qui ont trait aux petits ports.

M. Collenette: Vous référez-vous à la partie II?

Le sénateur Roberge: Oui.

M. Collenette: Non. Cela fait partie intégrante du projet de loi. C'est une politique du gouvernement. Elle reflète les mesures de réduction des dépenses et de réexamen des programmes qui ont été mises en oeuvre depuis quatre ou cinq ans. Cela fait partie du programme financier du gouvernement.

Ce projet de loi a été représenté tel qu'il a été adopté par la Chambre l'année dernière et il a été jugé prioritaire par le premier ministre et le Cabinet, c'est pourquoi il est primordial de l'adopter pour les raisons que j'ai données dans mon exposé.

Le sénateur Angus: Je me félicite que vous ayez reconnu publiquement l'efficacité du secteur privé dans la gestion des entreprises.

Les milieux maritimes font entendre leur voix et on se rend compte qu'il est urgent que ce projet de loi soit adopté. Je ne manque pas de comprendre de mon côté cette urgence, mais il n'en reste pas moins que si le premier ministre juge la chose tellement prioritaire, il est difficile de comprendre pourquoi il n'a pas attendu un ou deux jours de plus en avril dernier avant de déclencher l'élection.

Il est évident que le temps fini par laisser des marques. Vous êtes le troisième ministre des Transports à vous occuper de ce projet de loi, c'est bien ça?

M. Collenette: Oui.

Senator Angus: Could you say whether or not there has been a change in government policy related to this bill?

Mr. Collenette: No. Modifications were made at committee stage and they reflected a number of concerns that were raised, but the basic principles are there.

You asked why, if this proposed legislation was so important, the election was not delayed. That is a different argument. Prime Ministers must determine when to go to the people. At the time, the feeling was that the bill had been extensively debated. Public hearings had been held across the country. There were many witnesses and many amendments, and the bill should have been passed. I recognize from the Senate's point of view that you did not have enough time, and one accepts that. Yes, I am the third minister overseeing this bill. Perhaps the third time will be lucky.

Senator Angus: I hope that you are successful. On the other hand, as with the exigencies of calling elections that you just described, you must accept the consequences. Obviously, we must do our duty to ensure that the bill is acceptable.

I asked about a change of policy because, in listening to the people who have made representations to me, particularly with respect to the seaway, I perceived that you may have a different view of this issue than your predecessors. If that is not the case, that is fine. I should like this clarified.

Mr. Collenette: This was the bill passed in the House of Commons. David Anderson was the minister at the time. I have been minister for the amendments proceeding through the House. I have just made a speech in support of this bill. I do not have a different view of this. This is government policy.

Senator Angus: That is fine. There has been no change at all since the National Maritime Policy was announced in December 1995, until this morning.

Does the policy as articulated in this document have the whole-hearted support of the government?

Mr. Collenette: Yes. I am here as a minister of the government. This is a priority bill that was put on the fast-track in the House after the election. We are all behind this.

Senator Angus: Fine. I just wanted to ensure that was the case.

I take it from your answer to Senator Roberge that you are basically opposed to any amendments at this stage. Is that correct? Would you countenance amendments coming out of this committee?

Mr. Collenette: I must be delicate about this. You are a legislative body and you have your own constitutional jurisdiction and responsibilities. However, this bill has been thrashed out for three years. Everyone has been consulted. Many compromises

Le sénateur Angus: Pouvez-vous nous dire s'il y a eu un changement de politique du gouvernement au sujet de ce projet de loi?

M. Collenette: Non. Des modifications ont été apportées lors du passage devant les comités afin de tenir compte d'un certain nombre de préoccupations qui ont été soulevées, mais les principes fondamentaux restent les mêmes.

Vous me demandez pourquoi, si ce projet de loi était si important, l'élection n'a pas été retardée. L'argument n'a rien à voir. Il appartient aux premiers ministres de déterminer quand ils vont se présenter devant le peuple. À l'époque, nous avions le sentiment que l'on avait largement délibéré de ce projet de loi. Des audiences publiques avaient été organisées à l'échelle du pays. De nombreux témoins sont venus, de nombreux amendements ont été recueillis, et ce projet de loi aurait dû être adopté. Je comprends le point de vue du Sénat, qui a estimé n'avoir pas eu suffisamment de temps, et c'est une chose que l'on peut accepter. Oui, je suis le troisième ministre à piloter ce projet de loi. La troisième fois sera peut-être la bonne.

Le sénateur Angus: J'espère que vous réussirez. D'un autre côté, il vous faut accepter les conséquences des impératifs liés au déclenchement des élections que vous venez de mentionner. Il est évident que nous devons faire notre devoir pour nous assurer que ce projet de loi est acceptable.

J'ai évoqué un changement de politique parce qu'en écoutant les exposés, notamment en ce qui a trait à la voie maritime, j'ai eu l'impression que vous aviez peut-être un point de vue différent de celui de vos prédécesseurs. Si ce n'est pas le cas, c'est parfait. J'aimerais que ce soit précisé.

M. Collenette: Il s'agit ici du projet de loi adopté à la Chambre des communes. David Anderson était le ministre à l'époque. J'étais le ministre qui s'est chargé de faire passer les amendements à la Chambre. Je viens de prononcer un discours pour appuyer ce projet de loi. Je n'ai pas un point de vue différent à son sujet. Il s'agit là de la politique du gouvernement.

Le sénateur Angus: C'est très bien. Il n'y a eu aucun changement entre le moment où la politique maritime nationale a été annoncée en décembre 1995 et ce matin.

Est-ce que la politique, telle qu'elle est exposée dans ce document, reçoit l'entière approbation du gouvernement?

M. Collenette: Oui. Je suis ici en qualité de ministre du gouvernement. C'est un projet de loi prioritaire qui a été soumis à une procédure accélérée devant la Chambre après l'élection. Nous l'appuyons tous.

Le sénateur Angus: Bien. Je voulais simplement m'assurer que c'était bien le cas.

Je déduis de la réponse que vous avez faite au sénateur Roberge que vous êtes pour l'essentiel opposé à toute modification au stade où nous en sommes. C'est bien ça? Êtes-vous prêt à accepter des amendements venant de notre comité?

M. Collenette: Je dois faire preuve de prudence dans ma réponse. Vous êtes un organisme législatif et vous avez vos propres compétences et responsabilités sur le plan constitutionnel. Toutefois, voilà trois ans que ce projet de loi est ballotté d'un côté

were made. Not everyone received what they wanted. What makes Canada such a great country is that we can put aside our differences and can come together where the objective is valuable and justifiable and reach certain compromises.

It is essential to have this bill go through the Senate after your discussions. We are here today to convince you of the need to pass this bill as it is and explain to you how the compromises have been made, why so many stakeholders believe that this is the best bill that we can put forward and why it is beneficial for the country.

Another chance will be available to review this legislation in four years. This is not forever. Everyone will have a chance to decide whether or not this bill has worked. We believe it will work.

Senator Angus: That is comforting.

In respect to the seaway, which I am particularly interested in, the expression "commercialization" is used in the policy document and in the bill itself, in the preamble, and in your remarks.

Could you say for the record, so there is a clear understanding amongst the senators, what in your view or in the government's view is the difference between "commercialization" and "privatization"?

Mr. Collenette: "Commercialization" is where all the benefits of private enterprise are deployed but the profits that arise from the management are ploughed back into the institution.

You were involved in debates on the Pearson airport between those who wished to let the private sector run it and those who believed that the airport authority model should be in play. Obviously, our government felt the latter was the best way. That is, whether it is Pearson airport or Vancouver, or any of these CPAs, the profits are ploughed back into the ports themselves so that the dividends go to the stakeholders — that is, everyone with an interest in the port — in the same way as they do with the airports. That is the prime difference. There is no private sector shareholder that will get a dividend out of the better management of these ports.

Senator Angus: On the other hand, if there are any losses, they will be passed on to the taxpayers, is that correct?

Mr. Collenette: I have explained this in answer to Senator Bryden. The fact is that these are commercial entities that we believe are commercially viable in the short-, medium- and long-term. Therefore, if there is a downturn in traffic and if this is a shortfall, then that can be managed in the same way a business manages it. It has all the attributes of a business except this is a non-shared corporation and the profits go to the owners who still own these ports, namely, the people of Canada.

et d'autre. Tout le monde a été consulté. De nombreux compromis ont été faits. Tous les gens n'ont pas eu tout ce qu'ils voulaient. Si le Canada est un grand pays, c'est parce que nous réussissons à laisser de côté nos divergences et à nous mettre d'accord sur certaines solutions de compromis lorsque l'objectif en vaut le peine et le justifie.

Il est indispensable que ce projet de loi soit adopté par le Sénat à la suite de vos délibérations. Nous sommes venus ici vous convaincre de la nécessité d'adopter ce projet de loi en l'état et vous expliquer que les compromis ont déjà été faits, que de nombreux intervenants estiment que c'est la meilleure solution possible et que ce projet de loi va être bénéfique pour le pays.

Vous aurez à nouveau la possibilité de revoir cette législation dans quatre ans. Elle n'est pas éternelle. Tout le monde pourra alors décider dans quelle mesure ce projet de loi a donné des résultats. Nous estimons que ce sera le cas.

Le sénateur Angus: C'est rassurant.

Pour ce qui est de la voie maritime, je m'intéresse plus particulièrement à l'expression «commercialisation» que l'on retrouve dans le document de politique, dans le préambule du projet de loi lui-même et dans votre exposé.

Pourriez-vous nous dire, pour que cela soit clair dans l'esprit des sénateurs et pour que cela soit consigné dans notre procès-verbal, quelle est, à votre avis ou aux yeux du gouvernement, la différence entre «commercialisation» et «privatisation»?

M. Collenette: On parle de «commercialisation» lorsque tous les avantages de l'entreprise privée sont réunis alors que les bénéfices qui découlent de la gestion sont réinvestis dans l'institution.

Vous avez participé aux débats qui ont eu lieu au sujet de l'aéroport Pearson entre ceux qui voulaient qu'il soit exploité par le secteur privé et ceux qui estimaient qu'il convenait de recourir à une administration aéroportuaire. Bien évidemment, notre gouvernement estimait que la deuxième solution était la bonne. En l'occurrence, qu'il s'agisse de l'aéroport Pearson, de Vancouver ou de l'une quelconque de ces APC, les bénéfices sont réinvestis dans les ports eux-mêmes pour que les dividendes aillent aux intervenants — soit à tous ceux qui ont des intérêts dans le port — de la même manière qu'on le fait pour les aéroports. C'est la principale différence. Il n'y a aucun actionnaire du secteur privé qui va toucher un dividende parce que ces ports ont été mieux gérés.

Le sénateur Angus: Par contre, s'il y a des pertes, elles seront assumées par les contribuables, n'est-ce pas?

M. Collenette: Je vous ai expliqué la chose lorsque j'ai répondu au sénateur Bryden. Nous considérons qu'il s'agit là d'institutions commerciales qui doivent être commercialement viables à court, à moyen et à long terme. Si, par conséquent, il y a une baisse du trafic et un manque à gagner, elles pourront être gérées comme on le fait pour une entreprise quelconque. Elles ont tous les attributs d'une entreprise à l'exception du fait que ce sont des sociétés sans actions et que les bénéfices vont à celui qui reste propriétaire de ces ports, à savoir le peuple canadien.

Senator Angus: That is correct, with all the responsibilities therein, as I understand it. There is no hidden hook on this question. When you start off with a not-for-profit organization which will do the daily operations and the management, I gather you already have something in place and you need this enabling legislation. That is all fine, but the financial responsibility, whether it is capital improvements, fixing up the Welland Canal or whatever may be necessary, still is a government responsibility. Is that correct?

Mr. Collenette: Yes. I think we are mixing apples and oranges here. On the seaway, we have covered that issue for the reasons that my officials have given. The seaway is not a port, it is a highway. It is an important conduit for goods in the country. Therefore, it is being treated differently.

Ms Bloodworth: The big difference with commercialization is that there will be built-in incentives. In other words, it is not simply a question of a not-for-profit corporation running it and if this year they happen to have a loss, too bad, the treasury will cover it. That is not the kind of deal we are proposing to have. There would be incentives, for example, that would reflect in the tolls, which would go right back into it.

If something major is required, the government would be there, but they would not be there on a day-to-day basis. The deal would clearly put the operation onto the corporation.

Senator Angus: Are you envisaging there would be no losses?

Ms Bloodworth: We are certainly structuring a deal so as not to have losses. However, we accept the fact that, on the seaway, because of the nature of it and the nature of the assets that we are talking about, we cannot sit here and say, "No, it will never be." That is not because of operating losses but because of capital requirements.

We also have the added complication of the seaway, namely, that it is an asset that we share to some degree with the Americans and we must consider our relationship with the Americans in terms of what we do with it. We are certainly not structuring a deal planning to experience losses.

Senator Angus: No. Everyone who starts up a new business has the same hope but, unfortunately, looking at the number of bankruptcies and insolvencies in recent times, it does not always work out that way.

You have raised the issue of our partnership with the Americans in the seaway. Most of us can remember what a great joint venture the construction of this waterway was and how it has worked pretty well up to now as long as the infrastructure has not fallen into disrepair and as long as the trading patterns — east and west, in particular — continue as they have in the past. That may be changing, but it has been a good partnership.

Le sénateur Angus: C'est exact, avec toutes les responsabilités qui s'y rattachent, tel que je le comprends. Il n'y a pas de piège dans cette question. Lorsqu'on démarre avec une organisation à but non lucratif qui va se charger de la gestion et de l'exploitation quotidiennes, j'imagine qu'il faut que vous ayez déjà quelque chose en place et que vous avez besoin de cette loi d'habilitation. C'est parfait, mais les responsabilités financières, qu'il s'agisse des rénovations à faire, du réaménagement du canal Welland ou de tout autre équipement nécessaire, continuent à incomber au gouvernement. C'est bien ça?

M. Collenette: Oui. Je crois qu'ici nous mélangeons les choses. Nous avons réglé la question de la voie maritime pour les raisons que vous ont données les fonctionnaires. La voie maritime n'est pas un port, c'est une voie d'eau. C'est une importante voie de communication pour les marchandises de notre pays. C'est pour cela qu'elle est traitée différemment.

Mme Bloodworth: La grande différence, en ce qui a trait à la commercialisation, c'est qu'elle va comporter des mécanismes incitatifs intrinsèques. Autrement dit, il ne s'agira pas qu'une société à but non lucratif se charge de la gestion et que, les mauvaises années, le Trésor se charge de couvrir les pertes. Ce n'est pas le genre de projet que nous envisageons. Il y aura des mécanismes incitatifs, par exemple, sous la forme de droits de péage qui devront s'adapter en conséquence.

Si des besoins majeurs se font sentir, le gouvernement interviendra, mais il ne s'impliquera pas dans l'exploitation quotidienne. L'accord devra clairement remettre l'exploitation entre les mains de la société.

Le sénateur Angus: Pensez-vous qu'il n'y aura pas de pertes?

Mme Bloodworth: Il est clair que nous menons l'opération de manière à ce qu'il n'y ait pas de pertes. En ce qui concerne toutefois la voie maritime, étant donné sa nature et celle des équipements dont nous parlons, nous voulons bien reconnaître qu'il ne nous est pas possible de rester les bras croisés et de dire: «Non, il n'y en aura jamais.» Ce n'est pas en raison des pertes d'exploitation mais du fait des besoins d'équipement.

La situation de la voie maritime se complique encore du fait qu'il s'agit d'un ouvrage que nous partageons jusqu'à un certain point avec les Américains et que les solutions apportées doivent tenir compte de nos relations avec eux. Il est certain que nous ne montons pas cette opération en envisageant la possibilité d'encourir des pertes.

Le sénateur Angus: Non. C'est ce que pensent tous ceux qui lancent une nouvelle entreprise mais, malheureusement, lorsqu'on constate le nombre de faillites et de déclarations d'insolvabilité que l'on a enregistrées ces dernières années, ça ne se passe pas toujours ainsi.

Vous venez d'évoquer notre partenariat avec les Américains pour ce qui est de la voie maritime. La plupart d'entre nous se souviennent à quel point le projet de construction en commun de cette voie d'eau a été magnifique et du fait qu'il a parfaitement fonctionné tant que l'infrastructure est restée en bon état et que les échanges commerciaux — entre l'Est et l'Ouest en particulier — sont restés les mêmes que par le passé. La situation peut changer, mais ce fut un bon partenariat.

As you have said yourself, Mr. Minister, we are proceeding with this commercialization at a time when our partners — and, again, this is our opportunity to clear it up — are not comfortable with the way we are going. They may have been in December of 1995, but I understand they wish that we would not proceed the way we are planning to proceed. It makes bad politics and bad sense to fly in the face of our partner in this venture — our rich, deep-pocketed partner, who gets most of the traffic.

Mr. Collenette: Where you are correct is that, yes, there is a feeling in the U.S. that they would like a binational agency established before we move to the commercialization. About 80 per cent of this facility is in Canadian hands and is in Canada. We feel that we have every right to proceed with the commercialization since we are the prime part of it.

You must ask yourself where the U.S. pressure is coming from. Is it coming from the U.S. government? Is it coming from Congress? If so, who is driving it? When you look at some of those issues, then you will understand why there is a certain feeling and a certain response to pressure in the U.S., and that there is some unease on the part of some of the U.S. unionized workers that this is the way to go. Pressure is being brought upon certain congressmen in the Great Lakes area on this particular point and they articulate those views.

As I said before, the administration does not have the seaway as a big item on its radar screen. When congressmen stand up in the U.S. system, they must be listened to because the administration needs other bills through Congress. There is an element of U.S. domestic politics in here that is separate from what are commercial and legislative reasons for this opposition.

Senator Angus: I wish to be sure that you and your officials and your colleagues in the government are comfortable that we are not cutting off our nose to spite our face vis-à-vis our American partners. It has been a happy enterprise until now. I know about Congressman Oberstar and I have been impressed with the way you have responded to him, but I do believe that there have been ongoing talks with our American friends with a view to resolving those differences. Where do those talks stand?

Mr. Collenette: I met with Secretary Slater last year in Denver and I put this issue on his radar screen. This was not an issue that he was knowledgeable about because they did not think it was a problem. They now know the toll issue is a problem. He now knows that the issue of commercialization is central to our government's policy.

I feel that they are more understanding of our position. It gets down to a semantic kind of game as to who goes first. We have said to them, point blank, "We will go ahead and raise the tolls but

Vous l'avez dit vous-même, monsieur le ministre, nous procédons à cette commercialisation à un moment où nos partenaires — et là encore je vous donne ici la possibilité de vous justifier — se sentent mal à l'aise face à notre action. Ils étaient peut-être davantage satisfaits en décembre 1995, mais je crois savoir qu'ils souhaiteraient aujourd'hui que nous ne procédions pas de la façon dont nous l'envisageons. Ce n'est pas une bonne politique et pas très intelligent de faire un affront à notre partenaire dans cette aventure — notre riche partenaire qui a tellement d'argent et qui assure la majorité du trafic.

M. Collenette: Là où vous avez raison, c'est qu'il y a bien le sentiment aux États-Unis qu'il serait préférable de créer un organisme binational avant de passer à l'étape de commercialisation. Quatre-vingt pour cent environ des équipements sont entre les mains des Canadiens et se trouvent au Canada. Nous estimons avoir parfaitement le droit de passer à la commercialisation étant donné que nous sommes les principaux partenaires.

Vous devez vous demander d'où vient la pression exercée par les États-Unis. Provient-elle du gouvernement des États-Unis? Du Congrès? Dans l'affirmative, qui en est le principal moteur? En examinant certaines de ces questions, il vous faut comprendre pourquoi il y a un certain sentiment et une certaine réponse aux pressions exercées aux États-Unis, et certains malaises de la part de certains travailleurs syndiqués des États-Unis concernant la voie à suivre. Des pressions sont exercées sur certains membres du Congrès de la région des Grands Lacs sur ce point en particulier, et ils se font l'écho de ces opinions.

Je le répète, l'administration des États-Unis n'accorde pas une grande priorité à la question de la voie maritime. Lorsque des membres du Congrès s'élèvent contre ce projet aux États-Unis, on est obligé de les écouter parce que l'administration a besoin de faire adopter d'autres projets de loi par le Congrès. Il y a là une composante de la politique intérieure des États-Unis qui n'a rien à voir avec des raisons commerciales et législatives justifiant cette opposition.

Le sénateur Angus: Je tiens à m'assurer que vous-même, vos fonctionnaires et vos collègues au sein du gouvernement n'allez pas cracher dans la soupe et vous rendre ridicules vis-à-vis de nos partenaires américains. Cette entreprise a parfaitement réussi jusqu'à présent. Je sais ce qui s'est passé avec Oberstar, le membre du Congrès, et j'ai bien aimé la façon dont vous lui avez répondu, mais je crois néanmoins qu'il y a eu des négociations suivies avec nos amis américains dans le but de remédier à ces divergences. Où en sont ces pourparlers?

M. Collenette: J'ai rencontré l'année dernière à Denver le secrétaire Slater et je lui ai fait comprendre l'importance de cette question. Il n'était pas très informé parce qu'il ne pensait pas qu'il y avait là un problème. Les responsables savent maintenant que le péage pose un problème. Il sait maintenant que la question de la commercialisation est fondamentale dans la politique de notre gouvernement.

J'ai l'impression que les responsables américains comprennent mieux notre position. On en revient à la vieille question de savoir qui va tirer en premier. Nous leur avons dit carrément que nous

we are committed to meeting your objective, which is sitting down in the U.S. government and looking at a binational agency and working towards that." Just because some interests in the U.S. — and, it may not necessarily be the administration — are a little uncomfortable does not mean to say that the whole Canadian government and legislative system must stop dead in its tracks.

Senator Angus: No. I agree with you — that is, as long as it is clear and we will not create a disturbance here. It is my understanding that a witness is coming later and the industry is ready to take its chance and they are ready to go. They need this bill and I salute that.

My sense is that circumstances have changed since 1995. I would not like to see the wonderful cooperation between Canada and the U.S. prejudiced by precipitant moves in this regard.

Mrs. Bloodworth: I agree with you. It is certainly not our intention not to work with the Americans. In both 1988 and 1994 the Americans acted unilaterally and, one could say, contrary to the agreement we had with them when they decided that, for the 13 per cent of the asset they owned, they would use not tolls but some other mechanism. We objected in 1988, but that did not stop us from continuing to work with them. We have made significant efforts over the last year and a half or two years to coordinate Coast Guard inspections and so on. We intend to continue to do that.

We feel a responsibility to the Canadian public because 87 per cent of the seaway is owned and paid for by Canada. Any bi-national agency that we create must recognize that. We have not seen any proposed model which reflects that. We are not opposed to trying to find a better way to do that; we just realize that these things are not accomplished that quickly. We do not think we should wait. We have dropped our costs. Our costs per lock are lower than theirs and we will continue that way. That benefits our shippers and theirs.

Some of the major users are American shippers. We view it as a common asset for all shippers on the Great Lakes/seaway and want to plan for it in that way.

Senator Angus: I am pleased to hear that.

On a technical note, I see in clause 203 that this legislation involves the repeal of the St. Lawrence Seaway Authority Act and all the regulations that go with it.

I am quite familiar with that act and those regulations, but I see in Bill C-9, and Bill C-44 before it, that there are many provisions in Part IV dealing with enforcement. For example, there is detention and arrest of ships, seizure and sale, and disposition of proceeds. At first blush, those provisions seem to be quite different from the provisions in the St. Lawrence Seaway

allions prendre les devants et augmenter les droits de péage mais que nous nous engageons à respecter notre objectif, soit à négocier avec le gouvernement des États-Unis et à envisager la création d'un organisme binational. Ce n'est pas parce que certains intérêts aux États-Unis — et ce n'est pas nécessairement le fait de l'administration — se sentent un peu mal à l'aise, que toute la procédure législative du gouvernement canadien doit s'arrêter net.

Le sénateur Angus: Non. Je suis d'accord avec vous, du moins tant que les choses sont claires et que cela ne fait pas de vague chez nous. Je crois savoir qu'un témoin va venir nous dire plus tard que l'industrie est prête à courir le risque et à se lancer dans le projet. Les intervenants ont besoin de ce projet, je le comprends bien.

J'ai le sentiment que la situation a changé depuis 1995. Je n'aimerais pas que l'excellente collaboration entre le Canada et les États-Unis soit remise en cause par une décision précipitée à ce sujet.

Mme Bloodworth: Je suis d'accord avec vous. Nous avons bien l'intention de collaborer avec les Américains. En 1988 comme en 1994, les Américains ont agi unilatéralement et, pourrait-on dire, contrairement aux clauses de l'accord que nous avons passé avec eux lorsqu'ils ont décidé que sur les 13 p. 100 de l'ouvrage qu'ils possédaient, ils n'appliqueraient pas un péage mais auraient recours à un autre mécanisme. Nous nous y sommes opposés en 1988, mais cela ne nous a pas empêchés de continuer à collaborer avec eux. Nous avons fait d'importants efforts depuis un an et demi ou deux ans pour coordonner les inspections de la garde côtière et d'autres mesures de ce genre. Nous avons l'intention de continuer.

Nous nous sentons une responsabilité vis-à-vis de la population canadienne parce que 87 p. 100 de la voie maritime est la propriété du Canada et a été payée par notre pays. Tout organisme binational qui sera créé devra en tenir compte. On ne nous a proposé aucun modèle qui reflète cette réalité. Nous voulons bien essayer de trouver de meilleurs moyens de réaliser ce projet, mais nous nous rendons compte que ça ne se réalise pas en un jour. Nous pensons qu'il ne faut pas attendre. Nous avons fait baisser nos coûts. Nos coûts par écluse sont plus bas que les leurs et cela va continuer. Nos expéditeurs comme les leurs en profitent.

Certains des principaux utilisateurs sont des expéditeurs maritimes américains. Nous considérons qu'il s'agit là d'un équipement dont bénéficient en commun tous les expéditeurs des Grands Lacs et de la voie maritime et nous voulons que cela continue.

Le sénateur Angus: Je suis heureux de l'entendre.

D'un point de vue administratif, je constate à l'article 203 que ce projet de loi entraîne l'abrogation de la Loi sur l'administration de la Voie maritime du Saint-Laurent et de toute la réglementation qui s'y rattache.

Je connais bien cette loi et cette réglementation, mais je constate dans le projet de loi C-9, et dans le projet de loi C-44 qui l'a précédé, qu'il y a dans la partie IV de nombreuses dispositions traitant de l'application de la loi. Ainsi, on prévoit la rétention et la mise sous séquestre des navires, leur vente et la saisie du produit de la vente. À première vue, ces dispositions semblent être

Authority Act. Can you give us some assurance in that regard and describe the process?

Mrs. Bloodworth: If you are asking whether we have all the authorities we need, I have been assured that we do. Mr. Bowie can add to that.

Mr. Bruce Bowie, Executive Director, Marine Reform, Transport Canada: There are a number of initiatives in the maritime area underway at the current time. One of those is the amendments to the Canada Shipping Act. We were cognizant of that when proceeding with our legislation in the Canada Marine Act. A great deal of effort was expended to ensure that the provisions included in this legislation are consistent with the intended policy in the Canada Shipping Act.

Senator Angus: Am I correct, though, that those provisions that deal with the Federal Court, the arrest and detention of vessels for non-payment of tolls and the entrapment by quasi-judicial powers within our borders and our seaway, are quite different from the existing ones in the Seaway Authority Act?

Mr. Bowie: I do not see it that way. The Seaway Authority is operating as a Crown corporation. The authorities it had in that respect were consistent with the way in which the Crown dealt with those issues in other areas.

To be responsible for navigation in a specific area, you must have the tools to ensure safety and to ensure that you can deal with ships stuck in a channel and that sort of thing. You must have the tools and the regulatory authority to address those issues and maintain safety and operation in the seaway channels, as we have in the harbours.

Senator Angus: There is a potential for a conflict of laws here. You have embarked on a program which includes Bill C-15 and amendments to the Canada Shipping Act. The whole body of Canada marine legislation is under review. I gather that this is proceeding nicely in your department. However, if I am worried that, if this act comes into effect, in the interim there will be two different processes for the arrest, sale and seizure of ships.

If you do not think that is the case, I would be happy to hear your assurance on that matter.

Mr. Bowie: As far as we are aware, there is a great deal of consistency between the two initiatives.

Senator Angus: This legislation also involves the substantial amendment or abrogation of the Navigable Waters Protection Act and the provisions that it triggers for environmental protection.

I do not profess to be an expert on environmental matters, but I believe that the federal jurisdiction will be losing the very

très différentes de celles de la Loi sur l'administration de la Voie maritime du Saint-Laurent. Pouvez-vous nous donner des garanties sur ce point et nous exposer la procédure?

Mme Bloodworth: Si ce que vous voulez savoir, c'est si nous disposons de tous les pouvoirs dont nous avons besoin, je peux vous en assurer. M. Bowie peut vous donner quelques précisions.

M. Bruce Bowie, directeur exécutif, Réforme de la politique maritime, Transports Canada: Un certain nombre d'initiatives sont en cours à l'heure actuelle dans le secteur maritime. L'une d'entre elles porte sur les modifications devant être apportées à la Loi sur la marine marchande du Canada. On a fait beaucoup d'efforts pour s'assurer que les dispositions qui figurent dans cette loi soient conformes à la politique devant être mise en oeuvre par la Loi sur la marine marchande du Canada.

Le sénateur Angus: Ai-je raison de dire cependant que ces dispositions qui ont trait à la Cour fédérale, à la rétention et à la mise sous séquestre des navires pour non-paiement des droits de péage et à la saisie à l'aide de pouvoirs quasi judiciaires à l'intérieur de nos frontières et de notre voie maritime, sont très différentes de celles qui existent actuellement dans la Loi sur l'administration de la Voie maritime du Saint-Laurent?

M. Bowie: Je ne vois pas la chose de cette façon. L'administration de la voie maritime est une société d'État. Les pouvoirs qui lui sont conférés ici sont conformes à ce qui se fait par l'intermédiaire des sociétés d'État dans d'autres domaines.

Lorsqu'on est responsable de la navigation dans un secteur précis, on doit avoir les moyens de garantir la sécurité et de s'assurer que l'on va pouvoir prendre en charge, par exemple, un navire pris dans un chenal. On doit disposer des outils et des pouvoirs réglementaires permettant de régler ces questions et de garantir la sécurité et le fonctionnement des chenaux de circulation de la voie maritime, comme nous le faisons dans les ports.

Le sénateur Angus: Les différentes lois risquent ici d'entrer en conflit. Vous vous êtes lancés dans un programme englobant le projet de loi C-15 et les modifications apportées à la Loi sur la marine marchande du Canada. Toute la législation maritime canadienne est en cours de révision. J'imagine que tout se passe très bien au sein de votre ministère. Toutefois j'ai bien peur que si cette loi entre en vigueur nous aurons dans l'intervalle deux mécanismes différents de mise sous séquestre, de saisie et de ventes des navires.

Si vous pensez qu'il n'en est rien, j'aimerais bien que vous nous rassuriez.

M. Bowie: Autant que nous puissions le savoir, il y a une grande cohérence entre les deux projets.

Le sénateur Angus: Cette législation entraîne aussi une modification substantielle ou une abrogation de la Loi sur la protection des eaux navigables et des dispositions de cette loi qui déclenchent la protection de l'environnement.

Je ne prétends pas être un expert en questions d'environnement, mais je pense que le gouvernement fédéral va perdre un outil très

powerful tool of environmental protection law by removing the Navigable Waters Protection Act. Do you have any comments on that?

Mr. Bowie: Yes. That issue arose after Bill C-44, when Bill C-9 was considered in the house previously. A lot of concern was expressed about the ability, through that previous legislation, to oust the authorities under the Navigable Protection Waters Act. That is why there were changes to Bill C-9 during the review process which have established a new regulatory provision. In other words, the Navigable Waters Protection Act could not be replaced through this legislation until regulations are put in place to allow that to happen. Another regulatory process would be followed first.

The purpose of the regulatory process is to ensure that the proper mechanisms are in place at the harbours and within the seaway to replicate the protections that are contained in the Navigable Waters Protection Act.

Senator Angus: I was taken, Mr. Minister, by your comment that one of the underlying goals is to make our integrated transportation system environmentally sustainable. I am placing a certain meaning on the word "environmental." From your answer, I am not sure whether the concerns that have been expressed are valid. If we pass this bill, there will be a hiatus during which our environmental protection tools will be diminished. Am I correct, or can you assure us that that is not the case?

Mr. Bowie: I can assure you that that is not the case. The Navigable Waters Protection Act triggers an assessment for works that may have an impact on navigation. That trigger will continue until there is a regulation which ensures that the ports have a procedure in place to ensure that there will not be any environmental implications.

You must consider all of that in the context of changes that are happening to the Canadian Environmental Assessment Act as well. This legislation requires all the bodies established under it to be covered by the Canadian Environmental Assessment Act, which has regulatory authority over projects and the requirement for an environmental assessment in all of these entities. The trigger that is currently contained in the NWPA would be replaced by these new regulations under the Environmental Assessment Act.

Senator De Bané: Will the new entities be covered?

Mr. Bowie: Yes. These entities will be subject to the regulation pursuant to the Canadian Environmental Assessment Act. The loop will be closed in that respect.

Senator Angus: You have an interdepartmental group working on it which is ready to proceed once this enabling statute is in place?

puissant de protection de l'environnement en abrogeant la Loi sur la protection des eaux navigables. Qu'en pensez-vous?

M. Bowie: Oui. Cette question s'est posée à la suite du projet de loi C-44, lorsque le projet de loi C-9 a été examiné antérieurement par la Chambre. On s'est beaucoup inquiété de la possibilité, aux termes de la législation antérieure, de faire relever cette compétence de la Loi sur la protection des eaux navigables. C'est pourquoi des changements ont été apportés au projet de loi C-9 au cours de la procédure de révision pour établir une nouvelle disposition réglementaire. Autrement dit, la Loi sur la protection des eaux navigables ne peut pas être réinsérée dans cette législation tant qu'une réglementation n'aura pas été mise en place pour autoriser cette possibilité. Un autre mécanisme réglementaire devra être appliqué d'abord.

La réglementation a pour but de s'assurer que des mécanismes appropriés sont mis en place dans les ports et dans la voie maritime pour remplacer les mesures de protection qui figurent dans la Loi sur la protection des eaux navigables.

Le sénateur Angus: Je déduis de votre commentaire, monsieur le ministre, que l'un des objectifs à la base de ce projet est de faire en sorte que notre système de transport intégré respecte les impératifs d'un environnement durable. J'accorde au terme «environnement» un sens précis. Je ne suis pas sûr, en écoutant votre réponse, que les préoccupations exprimées sont valides. Si nous adoptons ce projet de loi, il y aura un hiatus qui fera que pendant un certain temps nos moyens de protection de l'environnement seront diminués. Ai-je raison de dire cela ou pouvez-vous me garantir qu'il n'en est rien?

M. Bowie: Je peux vous garantir qu'il n'en est rien. La Loi sur la protection des eaux navigables entraîne le déclenchement d'une procédure d'évaluation dans le cas des ouvrages qui ont des effets sur la navigation. Cette procédure continuera à être mise en oeuvre en attendant qu'une réglementation nous garantisse que les ports ont mis en place des mécanismes évitant toute répercussion sur l'environnement.

Il vous faut replacer tout cela dans le cadre des changements apportés par ailleurs à la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale. Il est exigé aux termes de la nouvelle législation que tous les organismes qui en dépendent soient visés par les dispositions de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale, qui est la Loi d'habilitation de tous les projets et qui exige que tous ces organismes procèdent à une évaluation environnementale. La procédure déclenchée actuellement par la LPEN sera désormais remplacée par la nouvelle réglementation découlant de la Loi sur l'évaluation environnementale.

Le sénateur De Bané: Est-ce que les nouveaux organismes seront visés?

M. Bowie: Oui. Ces organismes seront soumis à la réglementation aux termes de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale. La boucle sera bouclée sur ce point.

Le sénateur Angus: Vous avez un groupe interministériel qui se penche sur la question et qui est prêt à passer à l'action une fois que cette loi d'habilitation sera en place?

Mr. Bowie: Yes. The CEA advisory committee has that on its agenda now.

Mrs. Bloodworth: To clarify, until that happens, this act would ensure that the existing triggers stay in place.

Senator Angus: I am pleased to hear that.

Senator Adams: We have about 46 ports in the territories. You said that you have travelled to other communities. We do not have a big port in the Arctic. It is only open two or three months per year. Most ships are unable to get into the ports. They anchor out at sea and use a smaller vessel to unload the ship.

You mentioned something about privatizing every port. It is very difficult when there are 45 communities in the territory and not much traffic. Will it be the municipality that controls maintenance and support?

Mr. Collenette: In the territories, because of the remote nature and the issues you just raised, we have so far transferred 45 of the 46 ports to the Department of Fisheries, which will keep them operating. The government will remain liable for those ports but the Department of Fisheries and Oceans will manage them through the Coast Guard.

Senator Adams: Is there any private corporation coming in that may be charging? How will that work?

Mr. Collenette: I do not believe there is any commercial interest in any of those ports.

Mr. Morriss: In the very early part of this program, the Coast Guard accepted the transfer from us of all the ports north of 60° under the aegis of Transport. They will continue to operate them as they have in the past. As you say, many are simply anchorages where the ship drops a hook, puts the commodities across the beach, and leaves. That will continue.

Senator Adams: What with an operation like the NTCL, based in Churchill and dry-docked in the wintertime in the southern territories in places like Hay River and Mackenzie Delta? What happens with NTCL in the future if they want to get out of Churchill and move to Rankin Inlet, for example? How will they get funds to build warehouses, tank farms and that kind of thing in order to deliver good stuff to the communities, for example? Will the Department of Fisheries and Oceans fund that?

Mr. Morriss: If there were port infrastructure issues in a Department of Fisheries-owned port, that would be the department to deal with for upgrade of those facilities.

Senator Atkins: Welcome, Mr. Minister. It is always reassuring to see a review provision in legislation. Under this bill, however, it seems that once a decision is made it will be pretty difficult to reverse it. Where do you see the possibility for review in this bill?

M. Bowie: Oui. C'est actuellement à l'ordre du jour du comité consultatif sur la LCEA.

Mme Bloodworth: Pour que cela soit clair, cette loi nous garantira en attendant que les mécanismes qui se déclenchent à l'heure actuelle restent en place.

Le sénateur Angus: Je suis très heureux de l'apprendre.

Le sénateur Adams: Nous avons quelque 46 ports dans les territoires. Vous nous avez dit que vous vous étiez déplacé dans d'autres localités. Nous n'avons pas de grands ports dans l'Arctique. Ils ne sont ouverts que deux ou trois mois par an. La plupart des navires ne peuvent pas accéder à ces ports. Ils prennent un mouillage en mer et se servent d'allèges pour décharger le navire.

Vous avez évoqué la privatisation de tous les ports. C'est très difficile lorsqu'il y a 45 localités sur un territoire et pas beaucoup de trafic. Est-ce que c'est la municipalité qui va se charger de l'entretien et de la logistique?

M. Collenette: Dans les territoires, étant donné l'éloignement et les problèmes que vous venez d'évoquer, nous avons jusqu'à présent cédé 45 de ces 46 ports au ministère des Pêches, qui va se charger de les maintenir en exploitation. Le gouvernement restera responsable de ces ports, mais c'est le ministère des Pêches et des Océans qui va en confier l'exploitation à la Garde côtière.

Le sénateur Adams: Y a-t-il une société privée qui va venir faire payer des frais? Comment tout cela va-t-il fonctionner?

M. Collenette: Je ne pense pas qu'il y ait des intérêts commerciaux dans ces ports.

M. Morriss: Au tout début du programme, la Garde côtière a accepté que nous lui cédions tous les ports situés au nord du 60° parallèle qui sont placés sous la responsabilité des Transports. Elle continuera à en assurer l'exploitation comme elle l'a fait par le passé. Vous savez, ce sont bien souvent de simples mouillages où le navire jette l'ancre, laisse les marchandises sur la plage et repart. On va continuer comme cela.

Le sénateur Adams: Que vont devenir des entreprises d'exploitation comme la STNC, dont le siège est à Churchill et qui en hiver met ses navires en cale sèche dans le sud des territoires, à Hay River ou dans le delta du Mackenzie, par exemple? Que va-t-il advenir de la STNL si elle veut quitter Churchill et se rendre à Rankin Inlet, par exemple? Où va-t-elle trouver les crédits pour construire des entrepôts, des réservoirs et toutes sortes d'équipements lui permettant de bien approvisionner les diverses localités? Est-ce que le ministère des Pêches et des Océans va lui fournir les crédits?

M. Morriss: Si un problème d'infrastructure portuaire venait à se poser dans un port qui est la propriété du ministère des Pêches, c'est ce ministère qui se chargerait de rénover ces installations.

Le sénateur Atkins: Soyez le bienvenu, monsieur le ministre. Il est toujours rassurant de voir une loi qui comporte une clause de révision. Il semble toutefois qu'aux termes de ce projet de loi, à partir du moment où une décision est prise, il est bien difficile de la modifier. Où voyez-vous la possibilité de procéder à une révision dans ce projet de loi?

Mr. Collenette: That depends on the circumstances and the questions that come forward at the time. The reason for the review provision in there is to reassure people that any issues can be addressed. The fact is that if Parliament passes this law, Parliament can amend it or repeal it entirely. That would only be done if absolutely necessary and if there were a consensus to do so because something had not turned out as planned or needed to be changed in some way.

I do not agree that once this bill is passed it can never be changed. Parliament will determine that.

Senator Atkins: I refer to certain aspects of the bill. Once you proclaim public harbours, for instance, the chances of re-establishing them are pretty remote.

Mr. Morriss: Deproclamation of public harbours is a regulatory provision under the Public Harbours and Ports Facilities Act. It is not further enabled by this legislation. That statutory authority currently exists. We go through the regulatory process when there is no longer any requirement for the minister to have regulatory authority over the bodies of water we are discussing. It is separate and distinct from port divestiture.

Senator Atkins: How do you decide which ports would be deproclaimed?

Mr. Morriss: The recommendation is made from a regulatory perspective. Where there is no requirement for the federal Crown to continue to conduct regulatory authority over the surface of the water in right of the Ministry of Transport — that is, we have no more physical facilities on the shore side — it makes sense that we would deproclaim. The minister mentioned the 199 deproclamations earlier. Those were essentially ports for which we no longer had any use, where there had been no use of the facilities for five years. In many cases, they were merely bodies of water which had historically been proclaimed as federal public harbours, but there was no activity there.

As we withdraw from the operation of the shoreside facilities, the wharves and so on, it also makes sense to deproclaim any regulatory authority we would have on the surface of the water. That is not to say, however, that other federal legislation does not continue to apply because, clearly, environmental laws and so on continue.

Senator Atkins: Are you saying that those 199 harbours were not being used, even by small operators?

Mr. Morriss: That is correct. There might have been a few pleasure boats using them, but not in the sense of a commercial harbour over which the minister would need regulatory authority.

M. Collenette: Tout dépend des circonstances et des questions qui vont se poser au moment considéré. Si cette clause de révision figure ici, c'est pour rassurer la population et lui faire comprendre que toutes les questions pourront être revues. Le fait est que tout comme le Parlement peut adopter cette loi, le Parlement peut aussi la modifier ou l'abroger dans sa totalité. On ne le fera que si cela s'avère absolument nécessaire et s'il y a un consensus en ce sens au cas où quelque chose ne se produirait pas comme prévu ou aurait besoin d'être modifiée d'une manière ou d'une autre.

Je ne suis pas d'accord pour dire qu'une fois adopté ce projet de loi ne pourra plus être changé. C'est le Parlement qui en décidera.

Le sénateur Atkins: Je me réfère à certaines dispositions du projet de loi. Une fois que vous aurez proclamé l'abandon des ports publics, par exemple, les chances d'un retour en arrière sont bien minces.

M. Morriss: La désaffectation des ports publics est une mesure réglementaire qui découle des dispositions de la Loi sur les ports et installations portuaires publics. La nouvelle loi n'y rajoute rien. Ce pouvoir légal existe déjà à l'heure actuelle. Nous allons adopter cette mesure lorsque le ministre n'aura plus besoin d'avoir un pouvoir réglementaire sur les eaux dont nous parlons. C'est une opération distincte et indépendante de celle qui a trait à la cession des ports.

Le sénateur Atkins: Comment allez-vous décider quels ports vont être désaffectés?

M. Morriss: La recommandation sera prise par voie de règlement. Lorsqu'il ne sera plus nécessaire que l'État fédéral continue à exercer par l'entremise du ministère des Transports son pouvoir de réglementation sur certaines eaux — en l'occurrence, si nous n'avons plus d'installations sur la berge — il sera logique de prononcer une désaffectation. Le ministre a évoqué tout à l'heure les 199 désaffectations. Elles concernent essentiellement des ports qui ne nous sont plus d'aucune utilité et dont on n'a pas utilisés les installations depuis cinq ans. Bien souvent, ce sont de simples étendues d'eau qui, au cours de notre histoire, ont été proclamées ports publics fédéraux, mais où ne s'exerce plus aucune activité.

Comme nous n'exploitons plus les installations à terre, les quais, et cetera, il est logique de nous dessaisir de tout pouvoir de réglementation que nous pourrions avoir sur ces étendues d'eau. Cela ne veut pas dire, cependant, que les autres lois fédérales ne continueront pas à s'appliquer car, bien évidemment, les dispositions portant sur l'environnement, par exemple, seront maintenues.

Le sénateur Atkins: Entendez-vous par là que ces 199 ports n'étaient pas utilisés, même par de petits exploitants?

M. Morriss: C'est exact. Ils ont pu accueillir quelques petits bateaux de plaisance, mais pas des utilisateurs commerciaux sur lesquels le ministre a besoin d'exercer un pouvoir de réglementation.

Mr. Collenette: Frankly, in the past governments were somewhat liberal in declaring certain areas to be public harbours. Today, we cannot afford those luxuries. We must face reality.

Senator Atkins: I know a lot of members on the east coast who would agree with you. I feel sorry for some of the small operators in these small ports in our province of New Brunswick.

What is the reason for Oshawa being separate?

Mr. Bowie: When we were initially preparing the list of potential Canada port authorities, a major study was done of potential candidates by an investment adviser. The study looked at the financial situation of all the ports and at the future prospects for development of the potential candidates. That was one part of an analysis of four criteria to determine whether a port would qualify as a Canada Port Authority. They looked at self-sufficiency.

In addition, there is a requirement that the ports be important and significant generators of activity in the area and region it serves. It should have a major railway or highway serving it, as well as significant and varied activity at the port.

The conclusion of the analysis of financial self-sufficiency and the other criteria was that the nature of the activities at Oshawa did not satisfy those criteria and therefore it was not included on the list.

Senator Atkins: Is Hamilton in or out?

Mr. Collenette: Hamilton is a CPA. There were some outstanding local issues that had to be resolved and were able to resolve them.

Senator Atkins: So your colleague is happy now?

Mr. Collenette: The government is solidly behind this bill.

Senator Johnstone: Mr. Minister, we thank you for this opportunity to voice our concerns. My concern is the small ports. I notice that some \$5.6 million has been committed to essential repairs in Charlottetown and Summerside. I understand that this will be short-term and non-recurring. Summerside has special problems, such as dredging. It is not considered viable on its own at the moment.

Am I to understand that there is no arrangement for continuity if Summerside does not become viable, regardless of the impact on the community, on industry — particularly the potato industry — and on processing plants?

Mr. Collenette: This is why it is crucial to work toward establishing CPA. We believe that the four ports taken together

M. Collenette: Il faut bien avouer que par le passé les gouvernements ont eu tendance à se prononcer à la légère en proclamant l'existence de certains ports publics. Aujourd'hui, on ne peut plus se payer ce luxe. Nous devons faire face aux réalités.

Le sénateur Atkins: Je connais bien des membres de la côte est qui seront d'accord avec vous. Je suis désolé pour certains de ces petits exploitants dans les petits ports de notre province du Nouveau-Brunswick.

Pourquoi traite-t-on différemment le port d'Oshawa?

M. Bowie: Lorsque nous avons élaboré à l'origine la liste des administrations portuaires canadiennes potentielles, une étude de grande envergure portant sur les candidats potentiels a été effectuée par un conseiller en investissement. Cette étude a porté sur la situation financière de tous les ports et des perspectives de développement à l'avenir des candidats potentiels. Il s'agissait là d'une partie de l'analyse des quatre critères devant déterminer dans quelle mesure un port pouvait prétendre à devenir une administration portuaire canadienne. On a considéré les possibilités d'autonomie financière.

Il est exigé en outre que les ports génèrent des activités importantes et significatives dans la zone et la région qu'ils desservent. Il faut qu'ils soient desservis par une route ou une voie de chemin de fer importantes et que les activités du port soient nombreuses et variées.

Après avoir analysé les possibilités d'autonomie financière et les autres critères prévus, les responsables de cette étude ont conclu que les activités d'Oshawa ne répondaient pas à ces critères et, par conséquent, on ne l'a pas fait figurer dans la liste.

Le sénateur Atkins: Hamilton y figure ou non?

M. Collenette: Hamilton est une APC. Il restait quelques questions locales à régler et nous avons pu y parvenir.

Le sénateur Atkins: Votre collègue est donc content désormais?

M. Collenette: Le gouvernement est solidaire pour appuyer ce projet de loi.

Le sénateur Johnstone: Monsieur le ministre, nous vous remercions de nous avoir donné la possibilité de faire connaître nos préoccupations. Je me préoccupe des petits ports. Je relève que l'on a engagé quelque 5,6 millions de dollars pour effectuer des réparations essentielles à Charlottetown et à Summerside. Je crois comprendre que c'est un montant forfaitaire versé à court terme. Summerside a des problèmes particuliers tels que le dragage. Il n'est pas jugé viable pour le moment si on le laisse se débrouiller seul.

Dois-je comprendre que rien n'est prévu pour assurer le maintien de Summerside s'il ne réussit pas à être viable, quelles que soient les répercussions sur la collectivité, les secteurs économiques — tout particulièrement sur le secteur de la pomme de terre — et sur les conserveries?

M. Collenette: C'est pourquoi il est primordial d'oeuvrer à la création des APC. Nous estimons qu'une fois réunis, ces quatre

will generate enough revenue to operate a viable Canada Port Authority.

To give them time to reach that status, we have put this money in to make a number of essential repairs at both Charlottetown and Summerside and, in the case of Summerside, to do not only berth dredging but channel dredging so that the port can keep in good operational shape until the issue of CPA is resolved. We have done this, and while I would not say we have bent the rules, we have certainly been as flexible as possible within the rules because we feel strongly that there should not be one coastal province that does not have access to a CPA. Try not to look at it as Summerside on its own but as part of the four.

Senator Johnstone: You are really saying we should not worry, we will be all right?

Mr. Collenette: We think so. I spent an hour with George Proud and Joe McGuire yesterday. If you reassure them and keep them happy, things should be okay. I think people in Summerside want to take the leap of faith to be part of a Prince Edward Island port authority, and they think they can make it.

Senator Johnstone: Thank you. That makes me feel a lot better.

Senator Callbeck: Thank you, Mr. Minister, for attending today.

I am not a member of this committee, but I am genuinely concerned about the four ports on Prince Edward Island. I want to thank you for the consideration that you have shown our province to date with the \$5.6 million that you mentioned this morning. It shows that you realize the importance of the port system to the economy.

As you know, we are a small province surrounded by water. We have been working very hard to become self-sufficient. We are making great strides and we want to continue down that road. In my opinion, to continue down that road we must have a viable port system. As you are aware, we do not have any rail connection, which makes the port system even more important. My concern about this legislation is that I do not see any commitment for long-term operation of the ports in the province.

You mentioned a study — and certainly we welcome that — to see if we can have a designated port authority. My understanding is that that would include a business plan to show that we will be self-sufficient. Senator Johnstone has just referred to that, and in your answer you said that you think this study will determine that we can be self-sufficient.

I hope you are right, Mr. Minister, but I have real concerns about this study done by Portability International showing that we can be self-sufficient. That is why I am here this morning.

ports percevront suffisamment de recettes pour assurer la viabilité d'une administration portuaire canadienne.

Pour qu'ils puissent en arriver à cette situation, nous avons prévu ce montant de crédits afin de procéder à un certain nombre de réparations essentielles à Charlottetown comme à Summerside et, dans le cas de Summerside, d'effectuer non seulement un dragage le long des quais, mais un dragage du chenal pour que le port reste en bon état en attendant que l'on règle la question de l'APC. Voilà ce que nous avons fait et, sans aller jusqu'à dire que nous avons tourné la réglementation, il faut quand même bien voir que nous avons fait preuve d'un maximum de souplesse en appliquant les règles existantes parce que nous étions déterminés à faire en sorte qu'il n'y ait pas une seule province côtière qui ne possède pas d'APC. Essayez de ne pas considérer isolément le cas de Summerside mais de le replacer dans le cadre des quatre ports.

Le sénateur Johnstone: Vous nous dites en fait que nous n'avons pas à nous inquiéter, que tout va bien se passer?

M. Collenette: C'est ce que nous pensons. Je me suis entretenu hier pendant une heure avec George Proud et Joe McGuire. Si eux sont rassurés et sont heureux, tout devrait bien se passer. Je pense que la population de Summerside est prête à faire un acte de foi et à croire à l'avenir d'une administration portuaire de l'Île-du-Prince-Édouard, et elle estime pouvoir réussir.

Le sénateur Johnstone: Je vous remercie. Je me sens bien mieux.

Le sénateur Callbeck: Merci, monsieur le ministre, d'être venu aujourd'hui.

Je ne suis pas membre de ce comité, mais je m'intéresse de près aux quatre ports de l'Île-du-Prince-Édouard. Je tiens à vous remercier de la considération dont vous avez fait preuve jusqu'à présent envers notre province en dégageant les 5,6 millions de dollars de crédits dont vous avez parlé ce matin. Cela prouve que vous vous rendez compte de l'importance du réseau portuaire dans notre économie.

Comme vous le savez, nous sommes une petite province entourée d'eau. Nous avons beaucoup travaillé pour devenir autonome financièrement. Nous faisons d'immenses progrès et nous voulons poursuivre dans cette voie. Pour y parvenir, à mon avis, il nous faut un réseau portuaire viable. Vous n'ignorez pas que nous n'avons pas de raccordement ferroviaire, ce qui renforce encore l'importance de notre réseau portuaire. Ce qui m'inquiète dans ce projet de loi, c'est que je n'y vois aucun engagement à long terme en faveur de l'exploitation des ports de la province.

Vous avez mentionné une étude — elle est certainement la bienvenue — devant nous permettre de savoir s'il est possible de désigner une administration portuaire. Je crois comprendre qu'il faudra dans ce cadre élaborer un plan d'exploitation prouvant que nous pouvons être financièrement autonomes. Le sénateur Johnstone vient de l'évoquer et vous lui avez répondu que c'est à votre avis cette étude qui déterminera dans quelle mesure nous pouvons être financièrement autonomes.

J'espère que vous avez raison, monsieur le ministre, mais cette étude, effectuée par Portability International, pour démontrer que nous pouvons être financièrement autonomes, m'inquiète beaucoup. C'est pourquoi je suis ici ce matin.

If the study, which I understand will take about two years, concludes that it is not possible to have a self-sufficient authority on Prince Edward Island, what happens?

Mr. Collenette: Again, senator, I like to look at the glass as half full rather than half empty. I think it will show that there is a viable port operation. The government is committed to ensuring the viability of the Prince Edward Island port system. We believe that Prince Edward Island, as a coastal province, must have a port system. I think that can include keeping the four ports open. As you know, Georgetown actually makes money. Summerside has good revenue and has potential to make money. The study you referred to just dealt with Summerside and did not look at them as a package, I believe.

Senator Callbeck: They are all here.

Mr. Collenette: Yes. Souris, of course, is assured because of constitutional ferry obligations. We believe, for a number of reasons, that Charlottetown is viable in the long run. Put together, we think the pluses will outweigh the minuses.

Let us assume that the glass is half empty. I am sure that you will be here in four years and you will be able to make that point to the government. You will be able to say, "It did not work." The ultimate guarantee is that this bill will be reviewed. The money we are putting in will take us well into the early part of the next century in terms of viability for repairs and dredging. In the meantime, the CPA structure will be put together and I think it will work.

Senator Callbeck: Thank you, Mr. Minister. I certainly hope you are right. I, too, believe in looking at the glass as half full.

You say you are committed to the viability of the port system on Prince Edward Island. Can I take it from that that if this study shows that we are not self-sufficient, money will be forthcoming from the federal government to keep our ports viable? According to this study of the four ports, roughly \$50 million must go into the ports in the next 10 years for dredging, maintenance, upkeep and so on. The Prince Edward Island government does not have that kind of money and certainly the communities do not. This is why I have a very deep concern. I know that in four years it will be reviewed, and I welcome that. I hope the results of that study are what you think they will be.

Mr. Collenette: I do not mean to knock the government or the overhead of the government, but since we announced this there has been every indication that dredging costs will come in lower than they would have been forecast had the government done it.

You talk about \$50 million. I do not know whether that is an accurate figure, but the fact is that there will be revenues that come to the port. The port as a CPA will be able to pledge assets

Si cette étude qui, d'après ce que je crois savoir, va se faire sur deux ans environ, conclut qu'il n'est pas possible d'avoir une administration financièrement autonome à l'Île-du-Prince-Édouard, que va-t-il se passer?

M. Collenette: Là encore, madame le sénateur, je préfère considérer que le verre est à moitié plein plutôt qu'à moitié vide. Je pense que cette étude va démontrer qu'il y a une administration portuaire viable. Le gouvernement s'est engagé à assurer la viabilité du réseau portuaire de l'Île-du-Prince-Édouard. Nous considérons que l'Île-du-Prince-Édouard, qui est une province côtière, doit avoir un réseau portuaire. Je pense que cela peut supposer le maintien en activité des quatre ports. Comme vous le savez, Georgetown gagne en fait de l'argent. Summerside a de bonnes recettes et peut gagner de l'argent. Je crois que l'étude que vous avez mentionnée ne portait que sur Summerside et ne considérait pas ces ports comme un tout.

Le sénateur Callbeck: Ils en font tous partie.

M. Collenette: Oui. Bien entendu, Souris ne peut être remis en cause en raison des obligations constitutionnelles portant sur les traversiers. Pour un certain nombre de raisons, nous considérons que Charlottetown est viable à long terme. Tout bien considéré, nous estimons que les avantages l'emportent sur les inconvénients.

Supposons que le verre soit à moitié vide. Je suis sûr que vous reviendrez nous voir dans quatre ans et que vous le ferez savoir au gouvernement. Vous serez alors en mesure de nous dire: «Ça n'a pas marché». La véritable garantie, c'est que ce projet de loi sera revu. Les crédits que nous injectons nous permettront d'entrer pleinement dans le XXI^e siècle pour assurer la viabilité des installations grâce aux réparations et au dragage. Dans l'intervalle, la structure de l'APC sera mise en place, et je pense qu'elle donnera des résultats.

Le sénateur Callbeck: Merci, monsieur le ministre. J'espère bien que vous aurez raison. Moi aussi, je préfère considérer que le verre est à moitié plein.

Vous nous dites que vous vous êtes engagés à assurer la viabilité du réseau portuaire dans l'Île-du-Prince-Édouard. Puis-je en déduire que si cette étude révèle que nous ne pouvons pas être financièrement autonomes, des crédits seront versés par le gouvernement fédéral pour maintenir la viabilité de nos ports? Selon cette étude portant sur les quatre ports, une cinquantaine de millions de dollars doivent être versés au cours des 10 prochaines années au titre du dragage, de l'entretien, des rénovations, et cetera. Le gouvernement de l'Île-du-Prince-Édouard ne dispose pas d'un tel montant d'argent et, bien évidemment, les collectivités non plus. C'est pourquoi je suis particulièrement inquiète. Je sais que dans quatre ans on réexaminera la loi, et je m'en félicite. Je souhaite que les résultats de cette étude soient ceux que vous espérez.

M. Collenette: Sans vouloir accabler le gouvernement ou critiquer ses frais généraux, je dois vous dire que, depuis cette annonce, tout indique que le coût du dragage sera inférieur à ce qui était prévu au cas où le gouvernement s'en serait chargé.

Vous parlez d'une cinquantaine de millions de dollars. Je ne sais pas si ce chiffre est exact, mais il faut bien voir que le port percevra des recettes. En tant qu'APC, le port pourra donner en

and revenue streams to make repairs, and they will do it in the most efficient way possible. They will do it in the way that will enhance the business.

However, if all else fails, clause 72(8), which was included at the behest of Mr. Byrne, an MP from Newfoundland, provides for continuation of the ports that are not transferred by the end of the program. That is an absolute guarantee that if there are absolute political needs the government will have to continue with those ports. As I said, the government is committed to the viability of the Prince Edward Island port system. That applies not only to P.E.I. ports but to others as well. That is a bit of a safety net.

Some will say that just means the minister can make a decision for or against a port. Any government that makes a negative decision would have to justify the action and pay the political price.

Senator Callbeck: I do not know whether these figures are accurate or not. They are figures which, according to the study, were provided by Transport Canada. Perhaps they will come in lower. I certainly hope that they do. I am very much comforted to hear you say that you are committed to the viability of the ports and I thank you very much.

[Translation]

Senator Poulin: Thank you, Mr. Minister, for your excellent presentation. We very much appreciate your availability, the information you have provided and the discussion it generates.

[English]

If I correctly understand the presentation and the reading that I have done, the new management model appears as a three-pronged system; the seaway, the large harbours and the small ports.

Mr. Collenette: Essentially those are the three variances, yes.

Senator Poulin: How long do you foresee the transition period taking from the current management model to the future one?

Mr. Collenette: We are doing it pretty fast. We have transferred 114 ports to date. We have letters of intent from 109. We are moving as quickly as possible.

We are also constrained by the program review of the government that requires certain cash relief, from a government spending point of view.

Senator Poulin: Would you see the transition taking two or three years?

Mr. Collenette: Ideally completion is set for 2002.

Senator Poulin: You were saying the objective is efficiency. How much money will Transport Canada be saving?

Mr. Morris: The federal Crown will be saving about \$40 million a year on the smaller ports.

garantie ses équipements et engager ses recettes pour procéder aux réparations, et il le fera de la façon la plus efficace possible. Il le fera de façon à renforcer ses activités commerciales.

Néanmoins, si tout le reste échoue, il reste le paragraphe 72(8), inséré à la demande de M. Byrne, un député de Terre-Neuve, qui dispose que les ports qui n'auront pas été transférés à la fin du programme resteront à la charge du gouvernement. C'est la garantie absolue qu'en cas de nécessité politique absolue, notre gouvernement devra maintenir ces ports en activités. Je le répète, notre gouvernement s'engage à assurer la viabilité du réseau portuaire de l'Île-du-Prince-Édouard. Cela s'applique non seulement aux ports de l'I.-P.-E., mais aussi aux autres ports. C'est en quelque sorte un filet de sécurité.

Certains vous diront que cela signifie uniquement que le ministre peut décider de se prononcer pour ou contre un port. Tout gouvernement qui prendra une décision négative devra justifier son action et en payer le prix politique.

Le sénateur Callbeck: Je ne sais pas si ces chiffres sont exacts ou non. Si l'on en croit l'étude, ce sont des chiffres qui ont été fournis par Transports Canada. Ils vont peut-être baisser. Je l'espère sincèrement. Je suis très rassuré de vous entendre dire que vous vous engagez à assurer la viabilité des ports et je vous en remercie.

[Français]

Le sénateur Poulin: Je vous remercie, monsieur le ministre, de votre excellente présentation. Nous apprécions énormément votre disponibilité, les informations que vous nous offrez ainsi que la discussion qu'elles entraînent.

[Traduction]

Si j'ai bien compris l'exposé et d'après ce que j'ai lu, le nouveau modèle de gestion semble comporter trois volets: la voie maritime, les grands ports et les petits ports.

M. Collenette: Oui, ce sont là pour l'essentiel les trois catégories.

Le sénateur Poulin: Combien de temps devrait durer selon vous la période de transition qui doit nous mener du modèle de gestion actuel au modèle futur?

M. Collenette: Nous allons assez vite. Nous avons cédé 114 ports jusqu'à présent. Dans 109 cas, des déclarations d'intention ont été signées. Nous avançons aussi vite que possible.

Nous sommes par ailleurs limités par la révision des programmes du gouvernement, qui exige certaines compressions de dépenses de la part du gouvernement.

Le sénateur Poulin: Est-ce que cette période de transition va durer deux ou trois ans, selon vous?

M. Collenette: Dans l'idéal, tout doit être terminé en 2002.

Le sénateur Poulin: Vous nous avez dit que la rentabilité était l'objectif. Quelles sont les économies que va réaliser Transports Canada?

M. Morris: L'État fédéral va économiser quelque 40 millions de dollars par an pour ce qui est des petits ports.

Ms Bloodworth: It is important to realize that is longer term because, as part of the savings, the government has created the \$125 million fund. That is the one of the three prongs; the other two are on slightly different terms.

We propose to implement the Seaway Authority once the bill is passed and during the current shipping season. We have up to a year after Royal Assent, but we would be looking at early next year, if not the beginning of next year, to bring into effect the Canada Port Authorities. There are three different tracks because of the nature of them being quite different. On the small ports, the track is the longest, if I can put it that way, because we have until 2002.

Senator Poulin: My concern is the smaller ports. One of the key philosophies of Canada has been rebalancing the country with help from the richer regions to the poorer regions, to the regions that are further from the large centres.

I am from Sudbury. When privatization of the railway system was discussed a few years ago, it sounded extremely good. It sounded like it was done for all the right reasons. Today, there is no train that links Sudbury to Ottawa or Toronto. It has been a major loss for the area. We know that communications — be it transportation, telecommunications or broadcasting — is a pre-requisite for the success of all Canadians, wherever they live.

There is a small port in Sault Ste. Marie. What will this mean for the people of Sault Ste. Marie? What will it mean for the people who live in other small communities in this country?

Mr. Collenette: I will deal with the general philosophy and perhaps Mr. Morriss can talk about Sault Ste. Marie.

I share your view of the country. We have succeeded in creating a country that is the envy of the world because we have been willing to share. Those of us from the wealthier parts of the country, like Toronto and other big cities, certainly believe that what goes on in northern Ontario or in a small port in New Brunswick or Newfoundland is important. We want the country to remain viable. We do not want everyone from Newfoundland going to Toronto, not because we do not like them but because we do not believe they all want to go there. They want to have the dignity to work and live in their own province. I concur with your philosophy.

The government has obviously tried to balance that inherent belief and set of principles with the fiscal reality with which we have been confronted in the last few years. Some argue that we have devolved too much. Others say we have had to do it in the short term, but we will continually review this and that is why we have the four-year provision in this bill.

Mme Bloodworth: Il faut bien voir que ce sera à long terme puisqu'avec les économies réalisées, le gouvernement a créé un fonds de 125 millions de dollars. C'est l'un des trois volets; les deux autres comportent des conditions légèrement différentes.

Nous proposons de mettre en application le régime d'administration de la voie maritime une fois ce projet de loi adopté et au cours de la saison de navigation maritime actuelle. Nous envisageons un délai d'un an après la sanction royale, et nous envisageons de mettre en place les administrations portuaires canadiennes très tôt au cours de l'année prochaine, sinon au tout début. Il y a trois échéanciers différents parce que les trois projets ne sont pas du tout de même nature. Je dirais que c'est pour les petits ports que l'échéancier est le plus long parce que nous avons jusqu'en 2002.

Le sénateur Poulin: Je me préoccupe des petits ports. L'un des principes fondamentaux adoptés par le Canada a été de rééquilibrer notre pays en faisant en sorte que les régions riches aident les plus pauvres et celles qui sont les plus éloignées des grands centres.

Je viens de Sudbury. Lorsqu'on a envisagé il y a quelques années la privatisation du réseau de chemin de fer, le projet paraissait excellent. Il nous semblait qu'il était parfaitement justifié. Aujourd'hui, il n'y a plus de train qui fait le trajet entre Sudbury et Ottawa ou Toronto. La région y a énormément perdu. Nous savons que les communications — qu'il s'agisse des transports, des télécommunications ou de la radiodiffusion — sont la clé du succès de tous les Canadiens, quel que soit l'endroit où ils habitent.

Il y a un petit port à Sault Ste. Marie. Quelles vont être les conséquences de ce projet pour la population de Sault Ste. Marie? Quelles vont être ses conséquences pour la population des autres petites localités de notre pays?

M. Collenette: Je vais vous parler des grands principes et M. Morriss évoquera éventuellement la situation propre à Sault Ste. Marie.

Je partage votre façon de voir notre pays. Nous avons réussi à bâtir un pays qui fait l'envie du monde entier parce que nous avons accepté de partager. Ceux d'entre nous qui proviennent des régions les plus riches du pays, de Toronto et des autres grandes villes, par exemple, sont tout à fait convaincus que ce qui se passe dans le nord de l'Ontario ou dans un petit port du Nouveau-Brunswick ou de Terre-Neuve a aussi son importance. Nous voulons que notre pays reste viable. Nous ne voulons pas que toute la population de Terre-Neuve aille à Toronto, non pas parce que nous souhaitons la repousser, mais parce que nous n'avons pas l'impression que tous ces gens souhaitent se déplacer. Ils sont fiers de pouvoir travailler et vivre dans leur province. Je suis d'accord avec le principe que vous avancez.

Le gouvernement a évidemment essayé de concilier ce principe fondamental avec les réalités budgétaires auxquelles il a fait face ces dernières années. D'aucuns diront que nous avons trop cédé de ports. D'autres, qu'il aurait fallu le faire plus rapidement, mais nous continuerons à surveiller de près cette question et c'est pourquoi nous avons prévu une disposition de révision dans les quatre ans de ce projet de loi.

On the subject of rail service, I can make good arguments for the policies which have been implemented. The privatization of CN has gone reasonably well. There are a few bumps in Saskatchewan with regard to wheat farmers, but by and large most of the track that has been abandoned has been taken up by short haul operators and the railways have become much more viable.

The question of passenger rail is a different issue. You put your finger on a good point. I have asked the House committee to review the passenger rail issue and report to me very quickly because we must do something with VIA Rail. We must reorganize, refinance and recapitalize it very quickly. If we do that with better equipment, you are likely to see more smaller communities resume rail service. There could be a good commercial argument to restore rail service from Sudbury and area to Ottawa. Although one of the lines has been abandoned, there still is a way to do it. That is an issue for the future. We must get VIA on its feet to do that.

Mr. Morriss: With specific regard to Sault Ste. Marie, as you know, the wharf is used essentially for the movement of petroleum products, with only a few other purposes. We are in final negotiations and expect that that port will be transferred to local interests under their management.

[Translation]

Mr. Pageot: I could definitely add trade. For the past seven or eight years, the value of Canadian exports has risen from \$100 billion to \$223 billion. The last figures on imports, from 1996, rose from \$86 billion to \$157 billion. Canadian traffic increased by approximately 200 to 250 percent and is increasingly competitive with that of foreign countries. That traffic is shared among the smallest and the largest ports.

The best way to react to competition is to reduce costs more efficiently and to eliminate overhead. I don't have much in the way of direct administration in the ports, but I administered the ferry docks. When you have to repair a ramp at the ferry dock in Newfoundland or Blanc-Sablon or put up a sign indicating the departure and landing points for the ferries, it's incredible the number of months that can take. We have to receive a request through a regional head office that comes from the federal government. Then we have to have an approval in principle document. Then we have to enter into a contract and use Government Services people. Most of the savings will not come from local job cuts, but from administrative overhead, from cuts to the bureaucracy. So that can go pretty quickly.

Pour ce qui est du service ferroviaire, j'ai d'excellents arguments pour justifier les politiques qui ont été mises en oeuvre. La privatisation du CN s'est raisonnablement bien passée. Il y a eu quelques anicroches en Saskatchewan pour ce qui est des producteurs de blé mais, dans la grande majorité des cas, les voies qui ont été abandonnées ont été reprises par des transporteurs sur courte distance et les chemins de fer sont devenus bien plus viables.

La chose est différente pour ce qui est du transport des passagers par chemin de fer. Vous mettez le doigt sur un point important. J'ai demandé au comité de la Chambre de revoir la question du transport des passagers par chemin de fer et de me remettre très rapidement un rapport parce qu'il nous faut faire quelque chose au sujet de VIA Rail. Nous devons réorganiser, refinancer et recapitaliser très rapidement cette société. Si nous y parvenons en améliorant l'équipement, il est vraisemblable que vous verrez davantage de petites localités retrouver leur service ferroviaire. On pourrait trouver d'excellentes justifications commerciales pour rétablir le service ferroviaire entre Sudbury et la région d'Ottawa. Même si l'une des lignes a été abandonnée, il est toujours possible de le faire. C'est une question qui se pose pour l'avenir. Pour la résoudre, il nous faut remettre VIA Rail sur pied.

M. Morriss: En ce qui concerne précisément Sault Ste. Marie, vous n'ignorez pas que le quai, à quelques exceptions près, sert essentiellement à acheminer des produits pétroliers. Nous en sommes à l'étape finale des négociations et nous prévoyons que ce port sera cédé à des intérêts locaux pour qu'ils se chargent de l'exploiter.

[Français]

M. Pageot: Je pourrais sûrement ajouter du commerce. Depuis sept ou huit ans, la valeur des exportations canadiennes est passée de 100 milliards à 223 milliards de dollars. Pour les importations, les derniers chiffres en 1996 sont passés de 86 milliards à 157 milliards. Le trafic canadien a augmenté de 200 à 250 p. 100 environ et est de plus en plus en concurrence avec les pays étrangers. Le trafic est partagé entre les plus petits ports et les plus grands ports.

La meilleure façon de réagir à la concurrence, c'est de réduire les coûts avec plus d'efficacité puis d'éliminer les frais généraux. Je n'ai pas beaucoup d'administrations directes dans les ports, mais j'administrerais les quais de traversiers. Lorsqu'il faut réparer une rampe au quai des traversiers de Terre-Neuve ou de Blanc-Sablon on met une enseigne en disant: voici les indications d'embarquement et de débarquement pour les traversiers, c'est incroyable les mois que cela prend. Il faut que nous ayons une demande qui nous arrive par l'entremise d'un bureau d'administration régional qui passe au niveau fédéral. Ensuite, on est obligé d'avoir un document d'approbation de principe. Ensuite, nous devons conclure un contrat, utiliser des gens des Services gouvernementaux. La majorité des épargnes ne viendront pas de la réduction des emplois au niveau local, mais des frais généraux d'administration, de la bureaucratie. Alors cela peut aller beaucoup plus vite.

We do not have many examples around the world. No ports in the countries where there has been privatization have been closed. Since these decisions were made in the private sector, New Zealand ports have become much more competitive than Australian ports. And the results have been quite impressive to date.

[English]

Senator Poulin: To come back on the issue of efficiency, the deputy minister said a while ago that, with the three-pronged process, the savings in one area have established the pool of funds to help certain small ports during the transition period. Can we have a copy of that evaluation of savings and additional costs for the next five-year plan?

Ms Bloodworth: I am not sure we have a specific document, but we can certainly explain to you how we arrived at that. I was referring to the \$125 million fund. When it was established and approved by the Treasury Board, it was on the basis of certain savings that would be generated by the Transport department.

Mr. Morriss: The savings were created in the department's budget from anticipated reductions in costs that we would have around the ferry service when it was devolved to various companies and so on. It would be difficult to track it. Suffice it to say the \$125 million does exist as real money in the department's budget for use specifically for the port divestiture activity.

Senator Poulin: What will be the process for the small ports to access that fund?

Mr. Morriss: It is not a fund to which you apply. It is a fund available to us once we enter into discussions with the local communities to come to a mutual agreement on what amount of money they feel they need to operate into the future. For example, we did a deal in North Bay quite recently, and the consideration provided by the federal Crown was \$50,000, which they felt was sufficient to see them into the future.

Senator Poulin: Coming back to Sault Ste. Marie, I noticed also in the briefing notes that there will be a transition for employees who will move from a public servant job to a position with a small private port.

Mr. Morriss: I am not aware of there being any Crown employees in Sault Ste. Marie who work for the Department of Transport in harbours and ports. Our ports are typically run by a fee of office appointment as a wharfinger and, if necessary, a harbour master, which are ministerial appointments, and they are remunerated on a commission basis based upon the amount of traffic they generate. They are not employees of the Crown.

Ms Bloodworth: You may be referring to the Seaway Authority employees and the Port Authority employees. Both of

On n'a pas beaucoup d'exemples à travers le monde. Aucun des ports des pays où il y a eu privatisation n'a été fermé. Depuis que ces décisions ont été prises dans les secteurs privés, les ports de Nouvelle-Zélande sont devenus beaucoup plus compétitifs que les ports australiens. Les résultats sont assez impressionnants jusqu'à présent.

[Traduction]

Le sénateur Poulin: Pour en revenir à la question de la rentabilité, la sous-ministre a déclaré tout à l'heure que, grâce à ce mécanisme à trois volets, les économies réalisées dans un secteur ont permis de dégager des crédits et de créer un fonds pour aider certains petits ports pendant la période de transition. Peut-on avoir une copie de l'évaluation des économies réalisées et des coûts supplémentaires qui seront encourus pendant le prochain plan quinquennal?

Mme Bloodworth: Je ne suis pas sûre que nous ayons précisément un document, mais je peux certainement vous expliquer comment nous en sommes arrivés à ce chiffre. Je vous parlais du fonds de 125 millions de dollars. Le Conseil du Trésor a approuvé sa création en tablant sur certaines économies qui pourraient être dégagées par le ministère des Transports.

M. Morriss: Ces économies ont été dégagées au sein du budget du ministère en tablant sur la diminution des coûts qui résulterait, par exemple, de la cession des services de traversiers à différentes entreprises. Il est difficile d'en retracer l'origine. Disons simplement que ces 125 millions de dollars correspondent à de l'argent réellement dégagé dans le budget du ministère pour être affecté précisément aux activités de cession des ports.

Le sénateur Poulin: Comment devront faire les petits ports pour se prévaloir de ce fonds?

M. Morriss: Il n'y a pas à faire de demande. C'est un fonds dont nous pourrions disposer une fois que nous discuterons avec les collectivités locales pour en venir à un accord sur le montant d'argent dont elles estiment avoir besoin à l'avenir pour assurer l'exploitation. Ainsi, nous en sommes venus récemment à un accord avec North Bay, et l'État fédéral a estimé devoir verser 50 000 \$, somme qui lui paraissait suffisante pour ménager l'avenir.

Le sénateur Poulin: Pour en revenir à Sault Ste. Marie, j'ai relevé aussi dans les notes d'information qu'il y aura une phase de transition à l'intention des employés qui passeront d'un poste de fonctionnaire à un poste au sein d'un petit port privé.

M. Morriss: Je n'ai pas connaissance qu'il y ait à Sault Ste. Marie des employés de l'État qui travaillent pour le compte du service des havres et ports du ministère des Transports. Nos ports sont généralement exploités par un gardien de quai appointé et, si nécessaire, par un directeur de port, qui sont nommés par le ministère et qui sont rémunérés à la commission en fonction du trafic qu'ils génèrent. Ce ne sont pas des employés de l'État.

Mme Bloodworth: Vous voulez peut-être parler des employés de l'administration de la voie maritime et des employés des

those groups of employees will move to a different status. There is provision to continue their benefits, salaries and so on.

Senator Bryden: I would like to refer to the so-called faint hope clause, clause 72(8). It says, subject to the regulating section:

...the Minister continues to have the management of public ports and public port facilities that the Minister has not disposed of or transferred.

That is very clear. My concern, and perhaps that of Senator Callbeck and some others, is not the ports you have not sold or got rid of or transferred to municipalities, but the ones that you did, and then they failed.

The ports do not fail because there are no potatoes. They do not fail because the mine has run out. They fail due to bad management or whatever. All of us have been in business and politics long enough to realize that there exist some unscrupulous groups and individuals who may very well treat this program as an opportunity for five years of very good revenue. When the money is gone, it is gone.

Is it possible to put in a provision comparable to what is here if you are left with some ports for whatever reason? I do not know why you would ever be left with a port because, as I read the divestiture, you go through the province, the municipalities, the not-for-profit organizations and the private sector, and the rules say that it then goes to tender. Under the tender process, presumably the highest bidder gets it on the point system, which I do not understand and I do not need to go through.

There is a question as to whether, if we apply the system for the next five years, there will be any that have not been disposed of. If there are some, I accept that the minister will still be responsible for them. On the other hand, of those that have been disposed of, some of them will not be successful. Where is the faint hope clause if those ones happen to be critical to a province or a community?

Mr. Collenette: The first point is that there is a review in four years, but there is a transition that I think will give you some comfort. I will ask Mr. Morriss to elaborate on that.

Mr. Morriss: Senator, there are two tracks. You made reference to the public tender process. That process is only used, as you say, when all other avenues have been exhausted. We would have gone to the local community. We would have tried to attract all the local users, both political levels, other stakeholders, businesses that depend on the port, and the port users themselves into some sort of entity that would see to the future viability of the port. If we have tried that and failed, it is only because no one was interested. We only go to the public tender process when no one else has expressed an interest in continuing to operate the facility.

administrations portuaires. Ces deux catégories d'employés vont acquérir un statut différent. Il est prévu de maintenir leurs prestations, leurs salaires, et cetera.

Le sénateur Bryden: Je vous renvoie à la disposition du paragraphe 72(8), celle qui est censée ménager l'avenir. Elle prévoit, sous réserve des dispositions de l'article établissant les règlements d'application:

[...] le ministre conserve la gestion des ports et des installations portuaires publiques qu'il n'a ni aliénés ni transférés.

Voilà qui est très clair. Ce qui m'inquiète, et ce qui inquiète éventuellement le sénateur Callbeck et d'autres personnes, ce ne sont pas les ports que vous n'aurez pas vendus ou que vous n'aurez pas réussi à céder aux municipalités, mais ceux dont vous aurez réussi à vous débarrasser et qui auront par la suite échoué.

Les ports n'échouent pas parce qu'il n'y a plus de pommes de terre ou parce qu'une mine est épuisée. Ils échouent parce qu'il y a eu une mauvaise gestion ou pour toute autre raison. Nous connaissons tous depuis trop longtemps le milieu des affaires et de la politique pour savoir qu'il y a des personnes et des groupes peu scrupuleux qui pourraient très bien considérer ce programme comme l'occasion de gagner beaucoup d'argent pendant cinq ans. Une fois que l'argent est parti, il n'y a plus de recours.

N'est-il pas possible de prévoir une disposition semblable à celle qui figure ici au cas où un port vous resterait sur les bras pour une raison quelconque? Je ne vois d'ailleurs pas pourquoi un port vous resterait sur les bras parce que, selon ce que je peux voir dans la procédure d'aliénation, vous allez vous adresser à la province, aux municipalités, aux organisations à but non lucratif et au secteur privé, puis passer ensuite à l'appel d'offres. Aux termes de l'appel d'offres, on peut penser que c'est le soumissionnaire le plus offrant qui emportera le marché en fonction d'un système de points, que je ne comprends pas et que je n'ai pas besoin de vous exposer ici.

On peut se demander si, à partir du moment où nous appliquons ce système pendant les cinq prochaines années, il restera un port dont on aura pu se départir. S'il en reste, je comprends que le ministre en sera toujours responsable. Par contre, parmi ceux dont on se sera départi, il y en aura qui ne réussiront pas. Comment va-t-on pouvoir ménager l'avenir si ces ports jouent un rôle essentiel pour la province ou la collectivité?

M. Collenette: Tout d'abord, il y aura une révision dans quatre ans, mais il y a aussi une période de transition qui devrait vous rassurer. Je vais demander à M. Morriss de vous en parler davantage.

M. Morriss: Monsieur le sénateur, il y a deux types de procédures. Vous avez mentionné le mécanisme d'appel d'offres. On ne recourt à ce mécanisme, vous l'avez dit, que lorsqu'on a épuisé toutes les autres possibilités. On s'est adressé tout d'abord à la collectivité locale. On aura essayé de regrouper tous les utilisateurs locaux, les responsables politiques aux deux niveaux, les autres parties prenantes, les entreprises qui dépendent du port et les usagers du port eux-mêmes au sein d'un type d'organisation chargé d'assurer la viabilité future du port. Une fois que tout aura été essayé sans succès, cela voudra dire que personne n'est

For the facilities essential to particular provinces or particular cities, it flies in the face of logic that they would not be interested in continuing the life of their ports. The public tender process is the last chance to put it in the hands of a user who might be able to make good use of it.

The other side of the equation is where we have entered into an arrangement with a group which subsequently fails for some reason. In that transaction we will have imposed an operating and monitoring period during which the group must agree to operate the port. That period is for a minimum of two years and a maximum of 10 years, depending upon the financial consideration provided by the Crown. If they fail during that time, the Crown has the option to take the port back for a nominal value. That is not to say that we would have to continue to operate it. If the group failed because there was no viable business, we would have to assess whether it made sense for the Crown to continue to operate a port with no business.

Assuming the group had gone bankrupt due to bad business practices, for example, we would have the opportunity to reacquire the port and decide whether to continue to operate it or to seek other operators for it.

Similarly, in the monitoring period that goes beyond that, depending upon the financial value of the transaction, we would share in any profits the entity made if it flipped the facility. This is the windfall profit protection that protects Her Majesty if, after having contributed \$500,000, the day after the operating period ends the group flips it for \$5 million for condos or something. The Crown gets a share of that proceed during the monitoring period. In some cases, that period can be in the neighbourhood of 20 years or more.

Senator Bryden: Could you give us a sample of one of those documents? Are you saying that if you do one of these deals and it goes bad, it is like the minister being the mortgagor; he just takes the property back?

Mr. Morriss: That is right.

Senator Bryden: I believe I heard a term of up to 10 years.

Mr. Morriss: The operating period; that is right.

Senator Bryden: In that instance, it is probably the case that the port would still be vested in the minister.

Mr. Morriss: There is a transaction done. It is a title transfer. A set of legal documents is executed. However, in the terms of the arrangement, there is this operating period during which the operator must comply with a certain series of conditions antecedent to the deal. One of those is that they cannot do certain

intéressé. Nous n'aurons recours à la procédure de l'appel d'offres que lorsqu'aucun autre intervenant n'aura fait preuve de son intérêt à poursuivre l'exploitation de l'installation.

Lorsqu'il s'agit d'installations dont le maintien est vital pour une province ou une ville en particulier, il serait totalement illogique que celle-ci ne cherche pas à maintenir leur port en activité. La procédure publique d'appel d'offres est celle qui offre un dernier recours à un utilisateur souhaitant faire bon usage de l'installation.

D'un autre côté, on risque d'avoir passé un accord avec un groupe qui échoue par la suite pour une raison quelconque. Dans le cadre de cet accord, nous aurons imposé une période de d'exploitation et de surveillance que ce groupe devra accepter pour exploiter le port. Cette période sera d'un minimum de deux ans et d'un maximum de 10 ans, selon la contrepartie financière fournie par l'État. Si ce groupe échoue pendant cette période, l'État aura la possibilité de reprendre le port pour une somme symbolique. Cela ne veut pas dire pour autant que nous serons tenus de continuer à l'exploiter. Si le groupe a échoué parce que l'entreprise n'était pas viable, nous devons faire une étude pour savoir jusqu'à quel point il est logique que l'État continue à exploiter un port qui n'a pas d'avenir commercial.

Supposons que ce groupe ait fait faillite en raison d'une mauvaise gestion, par exemple, nous aurons la possibilité de reprendre le port et de décider de continuer ou non à l'exploiter ou de chercher d'autres repreneurs.

De la même manière, au cours de la période de surveillance qui s'étend par la suite, selon le montant financier de la transaction, nous partagerons les profits réalisés par l'organisme s'il change l'affectation de l'installation. Il s'agit d'une disposition en cas de réalisation d'un bénéfice exceptionnel qui protège Sa Majesté si, après que celle-ci a apporté 500 000 \$, un jour après que la période d'exploitation a pris fin, le groupe change l'affectation de l'installation et touche 5 millions de dollars pour que l'on construise des condominiums, par exemple. L'État touchera une part du produit de cette vente au cours de la période de surveillance. Dans certains cas, cette période pourra durer une vingtaine d'années ou plus encore.

Le sénateur Bryden: Pouvez-vous nous donner un exemplaire de ces documents? Entendez-vous par là que si l'une de ces ententes tourne mal, le ministre s'apparentera à un créancier hypothécaire et reprendra la propriété?

M. Morriss: C'est exact.

Le sénateur Bryden: Je pense avoir entendu parler d'une durée pouvant aller jusqu'à 10 ans.

M. Morriss: Pour ce qui est de la période d'exploitation; c'est exact.

Le sénateur Bryden: Dans ce cas, il est probable que le port restera entre les mains du ministère.

M. Morriss: Une transaction est effectuée. Il y a une cession de propriété. Une série de documents juridiques sont signés. Toutefois, le contrat prévoit une période d'exploitation pendant laquelle l'exploitant doit respecter une série de conditions antérieures à l'entente. Par exemple, il ne peut pas faire certaines

things and so on. That is in return for the Crown having put the money on the table for them to operate with. The money does go. We do not attach any string to the money.

Mr. Collenette: You are right, senator. If we have title for a dollar, then clause 72(8) becomes applicable and we are obliged to operate it.

Senator Bryden: The property goes back to you.

Mr. Collenette: That is right.

Senator Bryden: To get back to my original line of questioning, before the prior bill was introduced, Bill C-44, there was a great deal of analysis and discussion on the policy with the large port authorities, with the seaway and on pilotage. However, I have looked and have been unable to find analyses or studies on the impact of this policy on small ports and surrounding communities.

Could you let us have a copy of the studies that were done in that regard?

Mr. Ranger: There was a study done by Ernst and Young on the efficiency gains that would be achieved by the entire marine policy, including all the other elements; seaway, major ports, pilotage and so on.

I assume when you raise that question you specifically have in mind small ports. I am not only ADM policy; I am also a transportation economist. I have been in that field for 24 years and have worked around the world. If I were asked to conduct an impact study of the small port divestiture program, my professional advice would be that you must look at each case.

Whenever we discuss this, in the first two minutes of the discussion we start using examples. This is precisely the approach that we have adopted. The minister initially said that there have been 200 public meetings. We engage the province, the municipality and the local business interests, and we develop a business plan. You cannot develop a business plan out of thin air. You must look at the economic drivers in a given community, at what moves now and at what will move in the future.

Senator Bryden: To come back to my question, you said that if you were going to do that analysis you would need to deal with each port on a case-by-case basis. Prior to the policy being implemented in the bill, which cases did you look at? Did you examine in advance Port Hawkesbury or Harbour Grace, for example, with the same level of concern and attention that appears to have been involved in looking at Halifax and Saint John?

Mr. Pageot: There were two streams. In the first, the focus was on the overhead, the bureaucracy and how to speed up decisions. You must keep in mind the spirit of the reform. In the reform we are involving local people in dialogue and decision making.

choses. C'est en contrepartie du montant accordé par l'État pour que l'exploitation puisse être assurée. L'argent est bien versé. Nous n'imposons aucune condition à son versement.

M. Collenette: Vous avez raison, sénateur. Si nous récupérons le droit de propriété pour un dollar, les dispositions du paragraphe 72(8) s'appliquent alors et nous sommes tenus d'assurer l'exploitation.

Le sénateur Bryden: La propriété vous est restituée.

M. Collenette: C'est exact.

Le sénateur Bryden: J'en reviens à mes premières questions. Avant le dépôt du projet de loi antérieur, le projet de loi C-44, on a fait de nombreuses analyses et longuement discuté de la politique portant sur les administrations des grands ports, sur la voie maritime et sur le pilotage. Toutefois, j'ai eu beau regarder, je n'ai pas pu voir d'analyses et d'études portant sur les répercussions de cette politique sur les petits ports et les localités environnantes.

Pouvez-vous nous fournir un exemplaire des études qui ont été effectuées à ce sujet?

M. Ranger: Il y a eu une étude faite par Ernst and Young concernant les gains d'efficacité obtenus dans le cadre de l'ensemble de la politique maritime, en y incluant tous les autres éléments: la voie maritime, les grands ports, le pilotage, et cetera.

J'imagine qu'en posant cette question vous avez précisément à l'esprit les petits ports, je ne suis pas seulement le sous-ministre adjoint préposé à la politique maritime; je suis aussi économiste spécialisé dans les transports. Voilà 24 ans que je travaille dans ce secteur, et je l'ai fait dans le monde entier. Si l'on me demandait de faire une étude des répercussions du programme de cession des petits ports, en tant que professionnel je conseillerais d'examiner chaque situation en particulier.

Chaque fois que nous discutons de la question, en moins de deux minutes nous évoquons déjà des cas particuliers. C'est précisément la démarche que nous avons adoptée. Le ministre a déclaré au départ que l'on organiserait 200 réunions publiques. Nous entrons en contact avec la province, la municipalité et les groupes d'intérêts commerciaux locaux, et nous élaborons un plan d'exploitation. On ne peut pas élaborer un plan d'exploitation à partir de rien. Il faut savoir quels sont les moteurs économiques dans chaque localité, quels sont les secteurs dynamiques au moment considéré et quels sont ceux qui le seront à l'avenir.

Le sénateur Bryden: Pour en revenir à ma question, vous nous dites que pour procéder à cette analyse, il nous faut considérer la situation propre à chacun des ports. Avant de mettre en œuvre la politique dans le cadre du projet de loi, quels sont les cas que vous avez examinés? Avez-vous examiné à l'avance la situation de Port Hawkesbury ou de Harbour Grace, par exemple, avec la même attention et le même intérêt dont vous semblez avoir fait preuve dans le cas d'Halifax et de Saint-Jean?

M. Pageot: Il y a eu deux courants différents. Au départ, on a mis l'accent sur les frais généraux, l'administration et les moyens d'accélérer les décisions. Vous ne devez pas oublier l'esprit de la réforme. La réforme vise à faire participer les populations locales au dialogue et aux prises de décisions.

Senator Bryden: Can you give me specifics? I know that now that is happening.

Mr. Pageot: We cannot have a master plan for what should happen in New Brunswick or Ontario. The nature of our reform is not to decide for you; it is to let you be part of the dialogue and let each region decide how they will proceed. Only after these discussions are held on a case-by-case basis could we measure. We had an overview of what the impact would be for overhead, the bureaucracy, reductions, and speeding up decisions, so that it would not take 18 months to give permission for a container crate.

Senator Bryden: That is once you have determined that there will be a policy. You talked to many people but, prior to the introduction of the policy what studies were done of the impacts of the policy or of what policy would be most appropriate for Port Hawkesbury, Summerside, et cetera? I know you are saying that the only way you can do that is to look at specific cases. Did you look at those specific cases to determine what the most appropriate policy would be for them; not for Halifax, not for the seaway, but for these small commercial ports that are dramatically important, socially and economically, to many regions, and certainly the region from which I come?

Mr. Pageot: There is no denying the importance of that. Perhaps I am not expressing myself well. The major element of the policy is the involvement of users and participation by municipalities and other groups. It is not possible to reach an impact statement on a port site basis if that is your policy. It is impossible to do what you would like to do unless you go back to the 1960s and develop master plans where Ottawa would decide on behalf of everyone in every region.

Senator Bryden: You are misunderstanding my question. When the policy was being developed, were the people who lived in the communities, dependent on the small ports, asked what will be the appropriate policy for the year 2000 and what will be its impact on their port? If they were, I would like to see a copy of that.

Mr. Pageot: A parliamentary committee chaired by Mr. Stan Keyes visited all the regions of the country. People intervened on the policy and made recommendations and suggestions. That was a source of guidance for our legislation.

Mr. Collenette: I think we agree, senator, that it is better that the input for policy making come directly from political people who understand the regional sensitivities than from hired guns from the big four accounting companies in Toronto or Montreal who are given an arbitrary set of assumptions. As I said in my opening remarks, this is the culmination of a consultative process. Parliamentarians asked for the opinions of people across the country. They held hearings across the country. Users and others participated. We can give you the record of that debate. As a result of that commentary, the department formulated a policy.

Le sénateur Bryden: Pouvez-vous me donner des précisions? Je sais que c'est ce qui se passe à l'heure actuelle.

M. Pageot: Nous ne pouvons pas avoir un plan directeur couvrant l'ensemble du Nouveau-Brunswick ou de l'Ontario. De par sa nature, notre réforme ne nous amène pas à décider à la place des gens; il s'agit de les faire participer au dialogue et de laisser chacune des régions décider de la façon dont elle va procéder. Ce n'est qu'après la tenue de ces discussions, cas par cas, que l'on peut procéder à une évaluation. Nous avons une idée générale de ce que seraient les répercussions sur les frais généraux, l'administration, les réductions et l'accélération des décisions, pour qu'il ne faille pas 18 mois pour donner l'autorisation d'acheminer une caisse de marchandises.

Le sénateur Bryden: C'est donc lorsque vous avez déterminé tout cela qu'une politique est établie. Vous avez parlé à beaucoup de gens mais, avant la présentation de la politique, quelles études avez-vous effectuées concernant les répercussions de cette politique ou ce qui convient le mieux à Port Hawkesbury, à Summerside, et cetera? Je sais bien que vous nous dites que la seule façon d'y parvenir est d'examiner des cas précis. Vous êtes-vous penché sur ces cas précis pour déterminer quelle était la meilleure politique en ce qui les concerne; pas dans le cas d'Halifax ou de la voie maritime, mais dans le cas des petits ports commerciaux qui ont une telle importance, sociale et économique, pour nombre de régions, et bien entendu pour celle dont je viens?

M. Pageot: Nous ne nions pas l'importance de cette démarche. Il est possible que je m'exprime mal. La dimension importante de cette politique, c'est l'implication des usagers et la participation des municipalités et d'autres groupes. Il n'est pas possible de procéder à une étude des répercussions sur un site portuaire lorsqu'on a cette politique. On ne peut pas faire ce que l'on voudrait à moins d'en revenir aux années 60 et d'élaborer à Ottawa des plans directeurs permettant de décider à la place des habitants des régions.

Le sénateur Bryden: Vous comprenez mal ma question. Lorsque la politique a été élaborée, est-ce que l'on a demandé à la population locale, celle qui dépendait des petits ports, quelle pourrait être selon elle la bonne politique pour l'an 2000 et quelles en seraient les répercussions sur leur port? Si c'est le cas, j'aimerais en avoir une copie.

M. Pageot: Un comité parlementaire présidé par M. Stan Keyes s'est rendu dans toutes les régions du pays. Les gens sont intervenus au sujet de la politique et ont fait des recommandations et des propositions. Cela nous a guidés dans l'élaboration de notre législation.

M. Collenette: Je pense que nous sommes d'accord, sénateur, pour dire qu'il est préférable que les populations locales, qui comprennent les particularités régionales, soient directement à l'origine de l'élaboration des politiques, plutôt que d'engager des mercenaires appartenant aux quatre grandes entreprises comptables de Toronto ou de Montréal en leur donnant une série d'hypothèses arbitraires. Je l'ai dit dans mon exposé, il s'agit là de l'aboutissement d'une procédure de consultation. Les parlementaires ont demandé l'avis de l'ensemble de la population. Ils ont tenu des audiences dans tout le pays. Les usagers et

On the question of divestiture, we have told you that the \$125 million is there. One can ask whether that is enough. If it is not, we will have to go back to Treasury Board and make a case for more money to assist in certain instances.

On the question of the small ports that are divested to private industry and fail, there are guarantees that they will revert back to the Crown.

I do not want to be argumentative, but I think we have addressed each of the legitimate concerns that you have raised. This is probably the first time that these concerns have been dealt with in as intricate a manner, as a result of your questioning. With great respect, I think that we have given you the assurances you require.

Senator Bryden: Where I come from little distinction is made between whether a particular initiative which affects people's lives is a Department of Transport initiative or a Department of Fisheries and Oceans initiative. As we know, studies were done and transfers have been made of the work that used to be done by the Department of Transport or by the Department of Fisheries and Oceans in some instances, and by the Coast Guard. It has all been moved around.

The Hickling report was done to determine the impact of those so-called major marine initiatives. It is interesting that the report concluded that the impact of port reform would be neutral in most cases. I do not know on what basis they assumed that. I presume it is on your basis. However, they also found that the impact of these major marine initiatives were disproportionately heavy on Atlantic Canada.

The report summary says:

Summary Impacts of the Marine Initiatives by Province

The impact of the Marine Initiatives is not spread evenly but falls harder on certain provinces, as shown in the figure below... The Atlantic provinces experience the highest costs due to their reliance on ice breaking and in some areas, such as the Miramichi, due to high dredging costs.

The graph shows that Prince Edward Island is impacted by \$1.2 million, Newfoundland by \$.8 million, and New Brunswick and Nova Scotia by \$.8 million. The impact on Quebec and Ontario is very low and there is no impact on B.C. As a percentage of the total transport costs, the Atlantic provinces are bearing the highest costs of these Maritime initiatives.

d'autres intervenants y ont participé. Nous pouvons vous fournir les procès-verbaux de ces délibérations. À la suite des commentaires qui ont été faits, le ministère a élaboré une politique.

Sur la question de l'aliénation, nous vous avons dit que nous disposions de 125 millions de dollars. On peut se demander si c'est suffisant. Si ce n'est pas le cas, nous retournerons voir le Conseil du Trésor et nous demanderons l'autorisation de verser davantage d'argent pour apporter notre aide dans certains cas.

Quant aux petits ports qui seront cédés au secteur privé et qui échoueront dans leur entreprise, il y a des garanties de restitution à l'État.

Sans vouloir chicaner, je pense que nous avons répondu à toutes les préoccupations légitimes que vous avez soulevées. C'est probablement la première fois qu'on y répond de manière aussi élaborée à la suite de toutes les questions posées. Vous m'excuserez de penser que nous vous avons fourni toutes les garanties que vous exigez.

Le sénateur Bryden: Chez moi, on ne fait pas vraiment la distinction, lorsqu'un projet donné change la vie des gens, selon qu'il s'agit d'un projet du ministère des Transports ou d'un projet du ministère des Pêches et des Océans. Vous n'ignorez pas qu'il y a eu des changements de compétence et des transferts concernant des travaux qui étaient faits jusque-là par le ministère des Transports, le ministère des Pêches et des Océans ou, dans certains cas, la Garde côtière. Tout a été déplacé d'un service à l'autre.

Le rapport Hickling avait pour but de déterminer l'effet de ces prétendus grands projets maritimes. Il est intéressant de constater que ce rapport a conclu que la réforme portuaire aurait un effet neutre dans la plupart des cas. Je ne sais pas sur quoi il s'est fondé pour en arriver à cette conclusion. Je présume que c'est de ce principe dont vous partez. Toutefois, il a conclu par ailleurs que les répercussions de ces grands projets maritimes étaient particulièrement lourdes dans les provinces de l'Atlantique.

On nous dit dans le sommaire du rapport:

Sommaire des répercussions des projets maritimes selon les provinces

Les répercussions des projets maritimes ne sont pas uniformément réparties mais se font sentir plus lourdement sur certaines provinces, comme le montre la figure ci-dessous. Les provinces de l'Atlantique subissent les coûts les plus élevés parce qu'elles doivent recourir davantage aux brise-glaces et, dans certains secteurs, comme celui de Miramichi, parce que leurs coûts de dragage sont élevés.

Le graphique montre que les coûts sont de 1,2 million de dollars pour l'Île-du-Prince-Édouard, de 0,8 million de dollars pour Terre-Neuve, et de 0,8 million de dollars pour le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Écosse. Les répercussions sur le Québec et l'Ontario sont très faibles et il n'y a aucune répercussion sur la Colombie-Britannique. Les provinces de l'Atlantique sont celles qui, en pourcentage, par rapport à

These other costs for which you are no longer responsible is one of the reasons many of these smaller ports may be in jeopardy, because it does cost more money in Atlantic Canada for ice breaking and for dredging.

The report concludes that "none of them reached the \$40 million impact level." What is the \$40 million level that Hickling is talking about? Is that the \$40 million that the Department of Fisheries and Oceans or the Coast Guard had to cut for their restructuring?

Mr. Collenette: As a result of that study and other criticism that were made, DFO has changed its ways. The Coast Guard has a new commissioner and they are reviewing this.

I met with my colleague Mr. Anderson this week on the ice breaking issue. It is not for me to divulge details of that meeting except to say that I firmly believe that the ice breaking issue will be dealt with to the satisfaction of everyone.

This is a legitimate concern. It has been raised and it is being dealt with. This is over and above the institutional or structural issues we are dealing with in this bill on the management of ports.

Mr. Pageot: I was on the steering committee of the Hickling report. The objective was to review the recommendations of program review which suggested Coast Guard targets of \$20 million, \$40 million and \$60 million. The consultants were asked, "If ever you meet a target such as \$60 million or \$40 million, what would be the impact?" They identified sensitivities which resulted in the Coast Guard changing its approach. It reduced the overall recovery and created the Maritime Regional Advisory Board, which meets regularly with them and is now determining a much more appropriate level.

The Coast Guard will also consider a fee review mechanism for sensitive commodities. For example, for commodities such as gypsum, which was identified by Hickling as being sensitive, a special rate was negotiated. The name of the game is to be more competitive, not less competitive. Port reform should allow that if you reduce the cost of overhead and management fees, all these issues are examined with regional advisory boards across the nation.

Any charge is often the subject of debate, because it gets you into the area of government accounting and accounting measures. In the end, however, everyone is a winner. A system where users not only pay for the service but also have a say in its operation is

l'ensemble du coût des transports, subissent les plus fortes augmentations de coût en raison de ces projets maritimes.

Ces autres coûts que vous ne serez plus tenus d'assumer nous expliquent aussi pour quelles raisons ces petits ports vont être éventuellement mis en difficulté, parce que l'enlèvement des glaces et le dragage coûtent plus cher dans les provinces de l'Atlantique.

Le rapport conclut qu'il n'y aura en aucun cas des répercussions de 40 millions de dollars. Quel est ce seuil de 40 millions de dollars dont parle le rapport Hickling? Est-ce qu'il s'agit des 40 millions de dollars que le ministère des Pêches et des Océans ou la Garde côtière ont dû retirer de leur budget pour procéder à leur restructuration?

M. Collenette: À la suite de cette étude et d'autres critiques qui ont été faites, le MPO a dû changer sa façon de faire. La Garde côtière a un nouveau commissaire et elle se charge de revoir la question.

Je me suis entretenu cette semaine avec mon collègue, M. Anderson, de la question des brise-glaces. Il ne m'appartient pas de divulguer des détails de cette réunion, mais je peux cependant vous dire que je suis fermement convaincu que la question des brise-glaces sera résolue à la satisfaction de tout le monde.

C'est une préoccupation légitime. Elle a été soulevée et on est en train de la régler. C'est une question indépendante, qui vient s'ajouter aux questions institutionnelles ou structurelles que nous abordons dans ce projet de loi en ce qui concerne l'administration des ports.

M. Pageot: Je faisais partie du comité directeur qui a piloté la rédaction du rapport Hickling. L'objectif était de passer en revue les recommandations faites dans le cadre de l'examen des programmes, qui proposaient des objectifs de 20 millions, 40 millions et 60 millions de dollars pour la Garde côtière. On a demandé aux consultants: «Au cas où vous réussiriez à atteindre l'objectif de 60 millions ou de 40 millions de dollars, quelles seraient les répercussions?». Ils ont défini alors les changements d'orientation qui en résulteraient pour la Garde côtière. On a réduit le montant global à récupérer et on a créé le Conseil consultatif maritime régional, qui se réunit régulièrement avec les responsables et qui est en train actuellement de fixer un seuil bien plus approprié.

La Garde côtière va aussi envisager l'adoption d'un mécanisme de révision des tarifs appliqués aux marchandises sensibles. Ainsi, des marchandises telles que le gypse, que le rapport Hickling a défini comme étant sensibles, ont fait l'objet de la négociation d'un tarif spécial. Le but du jeu est d'être davantage compétitif et non pas le contraire. Il faut que dans le cadre de la réforme portuaire, si l'on réduit le montant des frais généraux et des frais de gestion, toutes ces questions soient examinées en compagnie des conseils consultatifs régionaux de l'ensemble du pays.

L'application d'un tarif fait souvent l'objet d'un débat parce que l'on entre dans le domaine de la comptabilité gouvernementale et des mesures comptables. Au bout du compte, toutefois, personne n'y gagne. Un système dans lequel les utilisateurs paient non

much closer to the needs than one where all decisions are made in Ottawa.

Mr. Collenette: I have told Senator Bryden privately that, because of his immense interest, we are prepared to take time to discuss his concerns with him individually.

The Chairman: We can also invite senior officers from the department back if necessary.

Senator Bryden: My last question concerns Port Tupper and Port Hawkesbury in Nova Scotia. Martin Marietta runs an aggregate company in that area. As a result of the study, it is clear that if the level of its costs for ice breaking continues, it will close. The company has made it very clear.

Hickling concluded that 60 jobs would be impacted by the disruption, \$10 million of local spending, and that the company payroll remittances of \$210,000 in corporate income tax would be lost. There are a number of other examples of that. These are some of the concerns. They are not directly related to Bill C-9, but this is the only chance that we will get to discuss some of these concerns.

That has left a huge impact on the community. There are other areas that have been impacted as well. The Miramichi had basically the same impact. They just stopped using the port as a port. They may use it for a marina or something, but they changed their method of transportation. They are paying more. Ultramar is also paying more to bring goods in by rail. How long will that remain competitive?

This is a concern that is being voiced by Senator Callbeck and others. It is a concern that eats away at us. What will be done to deal with that?

Mr. Collenette: As Mr. Pageot said, as a result of this study, changes have been made. I can tell from meetings that I had this week that the icebreaking issue will be amicably resolved. Everyone involved in the discussions with my colleague has given input, including users such as the ones you describe.

I am glad you recognize that this does not directly affect the structural issues we are asking you to deal with in this bill with respect to ports. I realize that it has another impact, but it is an impact that is being dealt with and will, I believe, resolve the situation.

Senator Bryden: Is there anything of a similar nature happening in relation to dredging?

Mr. Collenette: The Coast Guard is looking at that issue because it is an outstanding file that must be dealt with in government. I will be urging my colleagues to deal with it with the same sensitivity with which we are dealing with the icebreaking issue.

seulement le service, mais ont aussi leur mot à dire concernant son exploitation, répond bien mieux aux besoins qu'un système dans lequel toutes les décisions sont prises à Ottawa.

M. Collenette: J'ai dit en privé au sénateur Bryden qu'étant donné l'intérêt considérable qu'il a pour la question, nous sommes disposés à nous entretenir personnellement avec lui de ses préoccupations.

La présidente: Nous pouvons aussi, si nécessaire, demander aux hauts fonctionnaires du ministère de revenir.

Le sénateur Bryden: Ma dernière question porte sur Port Tupper et Port Hawkesbury en Nouvelle-Écosse. Martin Marietta exploite une entreprise d'agrégat dans cette région. À la suite de l'étude effectuée, il est clair que si ses coûts d'enlèvement de la glace restent les mêmes, l'entreprise devra fermer, elle l'a dit bien clairement.

Hickling a conclu que 60 emplois seraient touchés et que cela entraînerait des pertes de 10 millions de dollars pour l'économie locale et de 210 000 \$ en remises effectuées par l'entreprise au titre de l'impôt sur le revenu des sociétés. Il y a un certain nombre d'autres exemples. Voilà quelles sont les préoccupations. Elles ne sont pas directement reliées au projet de loi C-9, mais c'est là la seule possibilité d'en discuter.

Il y a eu d'énormes répercussions sur la collectivité. D'autres régions sont-elles aussi touchées. C'est essentiellement la même chose pour la Miramichi. On vient justement d'arrêter d'utiliser le port dans son affectation première. On pourra encore s'en servir de port de plaisance ou autre, mais l'on a changé de mode de transport. Les utilisateurs paient davantage. Ultramar paie aussi davantage pour faire venir des marchandises par chemin de fer. Jusqu'à quand va-t-on pouvoir rester compétitif?

C'est une préoccupation qu'a soulevée le sénateur Callbeck et d'autres intervenants. C'est un grand sujet d'inquiétude en ce qui nous concerne. Que va-t-on faire à ce sujet?

M. Collenette: Comme l'a déclaré M. Pageot, des changements ont été apportés à la suite de cette étude. Je peux vous dire, à la suite des réunions que j'ai eues cette semaine, que la question des brise-glace va être résolue à l'amiable. Tous ceux qui ont participé aux discussions avec mon collègue ont donné leur avis, y compris des usagers tels que ceux que vous décrivez.

Je suis heureux que vous reconnaissiez que cela ne touche pas directement les questions structurelles que nous vous demandons de trancher dans ce projet de loi en ce qui a trait aux ports. Je comprends bien qu'il y a là d'autres répercussions, mais nous nous en occupons et je pense que nous parviendrons à régler la situation.

Le sénateur Bryden: Y a-t-il quelque chose de semblable au sujet du dragage?

M. Collenette: La Garde côtière s'en occupe parce que c'est un dossier permanent qui doit être réglé au sein du gouvernement. J'incite mes collègues à le traiter avec la même bonne volonté que celle dont nous faisons preuve au sujet de l'enlèvement des glaces.

Mr. Pageot: All these issues are under active review by our colleagues in the Coast Guard. Keep in mind that there were a few dimensions to the report. When the users are involved or have to pay a bit more, they expect you to be efficient. The Coast Guard has been actively looking, as have we with this bill, at reducing the costs and the overhead and being more efficient.

They have also been looking, as have we, at alternate service delivery through partnerships with people who can contribute to growth. As an economist, I can say that if I pay an interest rate of 6 per cent on a mortgage, and the costs are lower everywhere and transportation is more efficient, I am a lot more confident in the growth that we will see over the next few years. We are already seeing results. The ports will share in that.

Senator Atkins: Can you bring us up to date on the privatization of ferry services in Atlantic Canada? How many services are in the process of being transferred? What problems are you encountering?

Mr. Collenette: We did not come prepared to discuss that, but we will certainly give you a written detailed report on what has happened so far with costs, et cetera. Of course, we are still constitutionally responsible for some of the ferry services such as the one Marine Atlantic runs to Newfoundland. We support other services to P.E.I. and to the Magdelaine Islands. We can detail that for you.

Senator Atkins: Did they move the headquarters of Marine Atlantic?

Mr. Collenette: We are close to making a decision on that.

The Chairman: Thank you, Mr. Minister and witnesses.

Our next witnesses are from the Shipping Federation of Canada.

Mr. Francis C. Nicol, President, Shipping Federation of Canada: Honourable senators, most of our points have been made by the minister earlier today. Nevertheless, some do bear repeating.

Our federation represents 78 Canadian companies which either own, operate or act as agents for about 90 per cent of ocean vessels trading to and from ports in Atlantic Canada, the St. Lawrence and the Great Lakes.

The vessels handled by our members provide an essential service to Canada's manufacturers, exporters and importers by transporting overseas virtually all of their trade, which is about 150 million tonnes. As major users of the services provided by the three eastern pilotage authorities, by the ports, and also as the main representative of ocean shipping using the St. Lawrence Seaway, the federation has a vital interest in Bill C-9.

M. Pageot: Nos collègues de la Garde côtière sont actuellement déterminés à réviser toutes ces questions. N'oubliez pas que ce rapport avait plusieurs volets. Lorsque les usagers sont impliqués ou lorsqu'ils doivent payer davantage, ils s'attendent à ce que les opérations soient efficaces. La Garde côtière s'active, comme nous l'avons fait dans ce projet de loi, à trouver les moyens de réduire les coûts et les frais généraux en étant plus efficace.

Elle se penche aussi, comme nous l'avons fait, sur la possibilité de fournir des services de substitution en s'associant avec des partenaires susceptibles de contribuer à la croissance. En tant qu'économiste, je peux dire que si je peux payer un taux d'intérêt de 6 p. 100 sur l'hypothèque, si les coûts sont plus faibles partout ailleurs et si les transports sont plus efficaces, je suis convaincu que la croissance sera au rendez-vous dans quelques années. Nous en voyons déjà les résultats. Les ports en bénéficieront aussi.

Le sénateur Atkins: Pouvez-vous nous dire où en est la privatisation des services de traversiers dans les Maritimes? Combien de services sont en voie d'être cédés? Quelles sont les difficultés que vous rencontrez?

M. Collenette: Nous ne nous sommes pas préparés à discuter de cette question, mais nous ne manquerons pas de vous fournir par écrit un rapport détaillé de ce qui a été réalisé jusqu'à présent en vous donnant des précisions sur les coûts, par exemple. Bien entendu, nous continuerons à avoir la charge, aux termes de la Constitution, de certains services de traversiers tels que celui qu'exploite Marine Atlantique à Terre-Neuve. Nous finançons d'autres services raccordant les îles de l'I.-P.-E. et de la Madeleine. Nous pourrions vous donner des détails.

Le sénateur Atkins: Est-ce que l'on a déplacé le siège social de Marine Atlantique?

M. Collenette: Nous sommes sur le point de prendre une décision à ce sujet.

La présidente: Je remercie le ministre et les témoins.

Nos témoins suivants représentent la Fédération maritime du Canada.

M. Francis C. Nicol, président, Fédération maritime du Canada: Honorables sénateurs, la plupart des arguments que nous voulions faire valoir ont déjà été traités par le ministre un peu plus tôt. Néanmoins, certains d'entre eux méritent d'être répétés.

Notre fédération représente 78 entreprises canadiennes qui possèdent, exploitent ou gèrent en tant que mandataires environ 90 p. 100 des navires de haute mer qui fréquentent les ports de la région de l'Atlantique, du Saint-Laurent et des Grands Lacs.

Les navires dont s'occupent nos membres dispensent un service essentiel aux fabricants, aux exportateurs et aux importateurs canadiens en transportant presque tout ce qui s'échange avec les pays situés outre-mer, soit environ 150 millions de tonnes de marchandises. En tant que principaux utilisateurs des services dispensés par les trois administrations de pilotage de l'Est et par les ports, et aussi en tant que principal représentant des expéditeurs maritimes qui utilisent la Voie maritime du Saint-Laurent, les entreprises de la fédération sont fondamentalement intéressées par le projet de loi C-9.

The federation testified before this committee last April to express support for Bill C-44, the predecessor to Bill C-9. We are here today to lend our support to the passage of Bill C-9.

The proposed legislation was not developed in isolation overnight. It took three years of hard consultation between government and the various sectors of the maritime industry; three years of active debate, compromise and collaboration. From an industry point of view, such collaboration would have been unimaginable several years ago. Yet, today nearly all of our industry agrees to accept Bill C-9. Although it may not be exactly what they want, although it may not address the specific needs, everyone believes the bill to be so valuable to our industry that we should push ahead with it.

I should like to revisit some of the essential components of the bill. I will begin by highlighting the pilotage section. This section contains three essential features which call for the reduction and elimination of deficits of the authorities, a more expeditious rate-setting process, and the introduction of a no-strike, no-lockout regime. This would come into play during contract negotiations between the pilots and their employers.

Nowhere was the spirit of cooperation and compromise more evident than in the agreement between the industry and the pilotage sector to accept the introduction of a no-strike, no-lockout clause. This step is without precedent in our industry. The development of this clause, which ensures the uninterrupted flow of Canada's commerce overseas, would have been inconceivable just a few years ago.

The members of the federation account for approximately 70 per cent of the pilotage revenue earned in eastern Canada, and we are confident that the features we have just mentioned will make the system much more efficient. We must seize the momentum and implement these progressive amendments as soon as possible. They are large steps indeed.

Pilotage is not our only reason for supporting the proposed legislation. Over the last three years, the federation has worked with other parties to address Canada's need to rationalize its marine infrastructure. Carriers have long believed that our port system was outdated and overburdened with bureaucracy. This greatly reduces the efficiency of the ports and makes Canada less competitive in the international marketplace.

We, as the major users of the port, believe that although the national port system proposed in the bill may be less than perfect, it incorporates important changes, checks and balances which will allow Canada to develop a better system and will encourage individual ports to implement important efficiencies.

La fédération est venue témoigner devant votre comité en avril dernier pour appuyer le projet de loi C-44, le prédécesseur du projet de loi C-9. Nous sommes venus ici aujourd'hui appuyer l'adoption du projet de loi C-9.

La loi qui est proposée n'a pas été élaborée isolément du jour au lendemain. Elle a nécessité trois ans de consultations difficiles entre le gouvernement et les différents secteurs de l'industrie maritime, trois ans de débat actif, de compromis et de collaboration. Aux yeux de l'industrie, cette collaboration aurait été inimaginable il y a quelques années. Aujourd'hui, pourtant, presque tous les membres de notre industrie acceptent le projet de loi C-9. Certes, ce n'est peut-être pas exactement ce qu'ils voulaient, cela ne répond peut-être pas à leurs besoins précis, mais tout le monde considère que ce projet de loi est tellement précieux pour notre industrie qu'il convient de le faire adopter.

J'aimerais que l'on revoie un certain nombre des éléments essentiels de ce projet de loi. Je commencerai par mettre en relief les dispositions concernant le pilotage. Ces dispositions comportent trois caractéristiques essentielles: une demande de réduction et de suppression des déficits des pouvoirs publics, une accélération de la procédure d'établissement des tarifs et la mise en place d'un régime interdisant les grèves et les fermetures patronales. Ce régime entrera en application lors des négociations de contrats entre les pilotes et leurs employeurs.

La volonté de collaboration et de compromis n'a jamais été aussi évidente que dans l'accord passé entre l'industrie et le secteur du pilotage menant à l'acceptation d'une disposition interdisant les grèves et les fermetures patronales. Cette démarche est sans précédent dans notre industrie. L'élaboration de cette disposition, qui garantit des échanges commerciaux ininterrompus entre le Canada et les pays situés outre-mer, aurait été inconcevable il y a simplement quelques années.

Les membres de la fédération font environ 70 p. 100 du chiffre d'affaires du secteur du pilotage dans l'est du Canada, et nous sommes convaincus que les caractéristiques que nous venons de mentionner vont rendre le système bien plus efficace. Nous devons profiter de ce moment propice et mettre en application le plus tôt possible ces modifications positives. Il s'agit en fait d'un grand pas en avant.

Ce n'est pas seulement en raison du pilotage que nous appuyons la législation proposée. Ces trois dernières années, la fédération s'est efforcée avec d'autres intervenants de remédier à l'absence de rationalisation de l'infrastructure maritime canadienne. Les transporteurs se rendent compte depuis longtemps que notre régime portuaire est dépassé et alourdi par la bureaucratie. Cela nuit fortement à l'efficacité des ports et rend le Canada moins compétitif sur le marché international.

En tant que principaux utilisateurs des ports, nous considérons que même si le régime national des ports que prévoit le projet de loi n'est pas toujours parfait, il met en oeuvre des changements importants et introduit un équilibre qui permettra au Canada d'instaurer un meilleur système en incitant les différents ports à améliorer leur rendement sur des points essentiels.

The key elements of the proposed system include the elimination of bureaucracy, the introduction of greater commercial discipline, the appointment of user representatives to the boards of the various port authorities, the implementation of an appeal mechanism for fees, and other interesting features.

Finally, with regard to the seaway, the federation believes that the Bill C-9 provides an acceptable basis for both the initial commercialization of the seaway and the eventual implementation of a bi-national management structure for it.

The introduction of greater cost efficiencies is necessary, and we believe that the transfer of management to the private sector is an important first step in this direction.

We would again emphasize the progressive aspects of the bill, and the importance of such aspects to both the marine industry and the Canadian economy as a whole.

As I have said before, we do not pretend that the proposed legislation is perfect or that we should rest on our laurels. On the contrary, we believe that, once implemented, the act should be carefully monitored and amended as necessary to ensure that Canada's marine policy continues to evolve to meet the changing needs of its international carriers and the country as a whole.

In this regard, we are very pleased to note that clause 144 of the bill calls for the complete review of the act within five years, and we believe the ongoing involvement of this committee will play a vital role in that process.

In view of all we have said today, it must be apparent to the committee that the federation is eager to participate in the implementation of the act's major provisions, and I would like to assure you all of our cooperation in that respect.

Thank you for taking the time to hear us today.

The Chairman: Thank you, Mr. Nicol. Are you satisfied with the provisions regarding the appointment of directors of the Canada Port Authorities?

Mr. Nicol: We would, of course, have preferred to have direct representation of our carriers, but we are satisfied with the minister making the appointment from a list proposed by carriers and users.

The Chairman: There will be a dividend or stipend paid to the federal government. Since it seems it will be based on gross revenues, do you think this stipend will be fair?

Mr. Nicol: We would have preferred to see net revenue, but gross revenue is acceptable. This bill is so important that, even if it has a few warts, we can live with them. I think you would find that my confrères in the other Maritime associations have very similar views. The bill is not perfect.

Les principaux éléments du régime proposé sont la suppression de la bureaucratie, l'adoption d'une meilleure discipline commerciale, la nomination des représentants des usagers au sein des conseils des différentes administrations portuaires, la mise en place d'un mécanisme d'appel des tarifs imposés, et autres caractéristiques intéressantes.

Enfin, pour ce qui est de la voie maritime, la fédération estime que le projet de loi C-9 est un cadre acceptable qui permet dans un premier temps de commercialiser la voie maritime puis ensuite de mettre en place une structure d'administration binationale de cette voie.

L'obtention d'une meilleure rentabilité est nécessaire, et nous considérons que le transfert de la gestion au secteur privé est un premier pas important dans ce sens.

Nous tenons à insister à nouveau sur les aspects positifs de ce projet de loi et sur leur importance, tant pour l'industrie maritime que pour l'économie canadienne dans son ensemble.

Je le répète, nous ne prétendons pas que la législation proposée est parfaite et qu'il faut nous endormir sur nos lauriers. Au contraire, nous considérons qu'une fois que l'on aura mis cette loi en application, il conviendra de la superviser de près et de la modifier si nécessaire pour que l'on puisse s'assurer que la politique maritime du Canada continue à évoluer en fonction des besoins nouveaux de nos transporteurs internationaux et du pays dans son ensemble.

De ce point de vue, nous sommes très heureux de constater que l'article 144 du projet de loi exige que cette loi soit entièrement revue au bout de cinq ans, et nous estimons que le contrôle permanent exercé par votre comité jouera un rôle fondamental dans cette opération.

Étant donné tout ce qui vient d'être dit aujourd'hui, votre comité peut être certain que notre fédération est impatiente de prendre part à l'application des principales dispositions de la loi, et je tiens à vous assurer de notre entière collaboration à ce sujet.

Merci d'avoir pris le temps de nous écouter aujourd'hui.

La présidente: Merci, monsieur Nicol. Êtes-vous satisfait des dispositions touchant la nomination des administrateurs au sein des administrations portuaires canadiennes?

M. Nicol: Nous aurions bien entendu préféré que nos transporteurs soient directement représentés, mais nous sommes satisfaits des nominations prononcées par le ministre à partir d'une liste proposée par les transporteurs et les usagers.

La présidente: Il y aura un dividende ou une redevance versée au gouvernement fédéral. Compte tenu du fait qu'elle sera calculée à partir des recettes brutes, considérez-vous que cette redevance sera équitable?

M. Nicol: Nous aurions préféré que ce soit en fonction des recettes nettes, mais le choix des recettes brutes est acceptable. Ce projet de loi a une telle importance qu'en dépit de quelques lacunes il nous paraît acceptable. Vous pourrez constater, je pense, que mes confrères des autres associations maritimes ont des points de vue très semblables. Ce projet de loi n'est pas parfait.

Senator Roberge: I have a technical question. What is the mechanism in the pilotage authority under the no-strike, no-lock-out clause if you do not come to an agreement?

Mr. Nicol: A selector is appointed.

Senator Roberge: Is he an arbitrator?

Mr. Nicol: He is like an arbitrator. They call him a selector. It is final-offer arbitration. Each side puts in its best offer. The arbitrator tries to bring both sides closer together. If he is unsuccessful, he takes the final offers and decides on one or the other. The idea is to have both sides put in their most logical and best final offer, as that is the one likely to be chosen by the selector.

Senator Roberge: What is your opinion on the port policing?

Mr. Nicol: Port security is very important to our members. As a matter of fact, the Shipping Federation of Canada was deeply involved in the forming of the Ports Canada police many years ago in the days of the National Harbours Board. At that time, we had unfenced terminals and break bulk cargoes arriving in packages with little protection. Theft was rampant on the waterfront. A police force was formed and did an effective job of controlling that type of theft.

However, the industry has progressed since then. We no longer have the break bulk packages that attract theft. Goods arrive in containers which thieves have difficulty getting into. We are now experiencing a different kind of theft, which requires a different kind of policing. Nowadays, the whole container goes, and that involves a lot of fraud as well with the cutting of false documents and reshipment overseas. A different kind of policing is required from that which we used to have.

As the minister said earlier today, there are the other enforcement agencies on the waterfront, such as Customs. The Shipping Federation of Canada has been very involved with Customs in the drug interdiction program.

Senator Perrault: The RCMP are still deeply involved.

Mr. Nicol: Yes. Customs and the RCMP are the two agencies involved.

Senator Roberge: You believe that the new regime of municipal police will be satisfactory with regard to fraud and theft?

Mr. Nicol: I believe it will be up to the board of directors of the various port authorities to come up with an effective policing system for their ports. It may not be the same system in each area. Different areas have different needs. Different cargoes require different means.

Le sénateur Roberge: J'ai une question à poser sur les modalités de fonctionnement. Quel est le mécanisme adopté aux termes des dispositions interdisant les grèves et les fermetures patronales en matière de pilotage si l'on ne parvient pas à un accord?

M. Nicol: Un arbitre des dernières offres est nommé.

Le sénateur Roberge: S'agit-il d'un arbitre?

M. Nicol: Il s'apparente à un arbitre. On parle d'un arbitre des dernières offres. Il s'agit d'un arbitrage portant sur des offres définitives. Chaque camp présente sa meilleure offre. L'arbitre s'efforce de rapprocher les deux offres. S'il n'y parvient pas, il considère les offres définitives et choisit l'une d'entre elles. Le principe consiste à faire en sorte que les deux camps présentent l'offre définitive qui apparaît la meilleure et la plus logique et qui a les meilleures chances d'être choisie par l'arbitre.

Le sénateur Roberge: Que pensez-vous de la police des ports?

M. Nicol: La sécurité des ports revêt une grande importance pour nos membres. En fait, la Fédération maritime du Canada a participé de près à la création de la police de Ports Canada il y a de nombreuses années, à l'époque de la Société canadienne des ports. À cette époque, nous avions des parcs d'entreposage non grillagés et les marchandises diverses arrivaient en unités de charge sans grande protection. Les vols étaient fréquents le long des quais. Une force de police a été constituée qui a fait un excellent travail pour enrayer ce type de vol.

L'industrie a toutefois fait des progrès depuis lors. Nous n'avons plus ces chargements de marchandises diverses qui attirent les vols. Les marchandises arrivent dans des conteneurs dans lesquels les voleurs ont des difficultés à pénétrer. Nous avons affaire maintenant à un type de vol différent qui exige un autre type de police. De nos jours, c'est tout le conteneur qui s'envole, et cela implique de nombreuses fraudes ainsi que la falsification des documents et la réexpédition du chargement outre-mer. On a besoin d'une police différente de celle que nous avions auparavant.

Comme le ministre l'a déclaré aujourd'hui, il y a d'autres organismes de répression le long des quais, les douanes, par exemple. La Fédération maritime du Canada collabore étroitement avec les douanes dans le cadre du programme de lutte contre la drogue.

Le sénateur Perrault: La GRC continue à surveiller la chose de près.

M. Nicol: Oui. Les douanes et la GRC sont les deux organismes impliqués.

Le sénateur Roberge: Est-ce que vous pensez que le nouveau régime de police municipal donnera de bons résultats face à la fraude et au vol?

M. Nicol: Je pense qu'il appartiendra au conseil d'administration des différentes administrations portuaires de mettre en place des régimes de police adaptés à leurs ports. Ce ne sera pas toujours le même régime dans chaque cas. Chaque secteur a des besoins différents. Les cargaisons sont différentes et exigent des moyens différents.

Senator Roberge: Are you saying that we will basically be reverting back to port police?

Mr. Nicol: No, I am not saying that. It is up to the ports to decide that. They may use security guards, and they may require fewer of them because of the type of commodities going through their port. Every port will be different. It is up to them to provide their own security. I know that if the security is not good, the user representatives on the board will let the ports know very quickly. I am not worried about the security system.

I am sorry to see what has happened to Ports Canada police. We were involved with them very much in the past and I have a lot of friends there, but we have evolved and there has been a change in our needs.

Senator Perrault: We have received a very heartening report.

Senator Bryden: My question relates to policing and safety.

A study done a few years ago indicated that most of the accidents that occur in marine transport are a result of human error. Atlantic Canada is very much an accident waiting to happen due to conditions there.

It is suggested that the increased competitiveness and the quicker turnaround time, with everyone trying to be more cost effective, will increase the possibility of a tanker doing something in violation of our environmental laws or regulations. With no port police on the scene and no harbour masters in some places any longer, that vessel may be more apt to just slip away. Is that a concern?

Mr. Nicol: Not really. If there were a contravention and a vessel were arrested in Canada, it would be very difficult for it to flee. We have the Coast Guard and the navy. The ship would require a pilot to get out of the port and pilot clearance would be withheld. There would be very little chance of a ship slipping out.

Senator Bryden: I am referring to the Brander-Smith study of 1990. I would like to read you the following quote:

The overwhelming majority of tanker accidents are caused by human error.

The Coast Guard is seriously under-resourced and cannot provide the level of monitoring, inspection and surveillance required to adequately protect our waters. Despite the fact that it commits most of its inspection resources to compulsory inspection and that Canada is a signatory to an international agreement requiring inspection of 25 per cent of all foreign tankers entering its ports, only 8 per cent of foreign tankers are inspected.

He found the Coast Guard to be under-resourced in 1990, before the restructuring and the cutbacks. Would this situation not be even worse today?

Le sénateur Roberge: Entendez-vous par là que nous allons finalement revenir à la police portuaire?

M. Nicol: Non, ce n'est pas ce que je dis. Il appartient aux ports d'en décider. Ils pourront recourir à des gardiens de sécurité ou faire appel à un moins grand nombre d'entre eux en raison du type de marchandises qui passent par leur port. Chaque port est différent. Il leur incombera de veiller à leur propre sécurité. Je sais que si la sécurité laisse à désirer, les représentants des usagers au sein du conseil d'administration le feront très vite savoir aux ports. Je ne suis pas inquiet au sujet des services de sécurité.

Je regrette de constater ce qui arrive à la police de Ports Canada. Nous avons collaboré étroitement avec elle par le passé et j'y ai beaucoup d'amis, mais nous avons évolué et nos besoins ont changé.

Le sénateur Perrault: Nous avons reçu un rapport très encourageant.

Le sénateur Bryden: Ma question porte sur la police et la sécurité.

Une étude effectuée il y a quelques années nous révèle que la plupart des accidents qui se produisent dans le secteur du transport maritime sont dus à une erreur humaine. Un accident nous pend au nez dans la région de l'Atlantique en raison de la situation qui y règne.

On nous dit que l'intensification de la concurrence et les rotations accélérées, tout le monde cherchant à améliorer son rendement, vont accroître le risque qu'un transporteur pétrolier enfreigne d'une manière ou d'une autre nos lois ou nos règlements environnementaux. Sans police portuaire sur place et sans directeur de port en certains endroits, ce navire aura plus de chances de s'échapper en douce. Est-ce que cela vous inquiète?

M. Nicol: Non, pas vraiment. En cas d'infraction, si un navire était arrêté au Canada, il lui serait très difficile de s'enfuir. Nous avons la Garde côtière et la marine. Ce navire aurait besoin d'un pilote pour sortir du port et il ne recevrait pas l'autorisation nécessaire. Il aurait bien peu de chances de s'échapper.

Le sénateur Bryden: Je vous renvoie à l'étude Brander-Smith de 1990. J'aimerais vous lire le passage suivant:

La grande majorité des accidents de pétrolier sont dus à une erreur humaine.

La Garde côtière manque terriblement de ressources et ne peut assurer les services de contrôle, d'inspection et de surveillance dont on a besoin pour bien protéger nos eaux. En dépit du fait qu'elle consacre la majorité de ses ressources d'inspection aux inspections obligatoires et que le Canada est signataire d'un accord international exigeant qu'il inspecte 25 p. 100 de tous les pétroliers étrangers qui entrent dans ses ports, seulement 8 p. 100 des pétroliers étrangers sont inspectés.

Ce rapport a conclu que la Garde côtière manquait de ressources en 1990, avant la restructuration et les compressions budgétaires. Cette situation n'est-elle pas encore pire aujourd'hui?

Mr. Nicol: One might be led to think so, but that is not the case. We are inspecting more ships every year. We are working up toward 25 per cent.

Senator Bryden: Is this being done by the Coast Guard?

Mr. Nicol: Yes.

Senator Bryden: As you are probably aware, the CBC ran a series on drug smuggling and organized crime through the ports. Former officers stated that the pressure to be competitive as a port authority, to do a maximum amount of business and to be profitable, lends itself to discouraging the inspection of goods because the longer a ship has to stay in harbour, the more it costs. Have you had any indication of that? If that happens, does it happen frequently enough that we should be concerned about it?

Mr. Nicol: No.

With regard to drug interdiction, within the last three or four years the members of the Shipping Federation of Canada got together with Customs and designated special areas in ports where suspect containers are taken and inspected as a result of intelligence received. The container is opened, inspected, and then restored.

This has been a successful program so far, but it is costly. No one knows if their container will be inspected. When it is, you can imagine the screams we hear, because it costs extra money to do that. This permits the ship to keep going.

It is not necessary to hold container ships or liner ships that are on regular trade to Canada. They or their sister ships will be coming back. They are on a regular service and can be processed.

It is a little different with tramp ships that may not return for years. These ships carry bulk cargo such as ores, sugars and grains. They arrive empty, so the chance of concealing something is less than on a container ship.

Senator Bryden: That is very useful and informative.

Senator Perrault: My port is the Port of Vancouver which holds certain records on the West Coast for bulk shipments. Containerization has certainly cut down on theft. However, we are plagued with a very high level of theft of luxury automobiles which are loaded into containers to beat the law. Is that a problem for our eastern colleagues?

Mr. Nicol: Yes. As a matter of fact, I personally have had two cars stolen. When the second one was stolen, we got together with the local police and we realized there was a problem. The municipal police and the RCMP sat down with the industry to see what they could do about it.

M. Nicol: On pourrait être tenté de le penser, mais ce n'est pas le cas. Nous inspectons davantage de navires tous les ans. Nous cherchons à atteindre le seuil de 25 p. 100.

Le sénateur Bryden: Est-ce que c'est la Garde côtière qui s'en charge?

M. Nicol: Oui.

Le sénateur Bryden: Vous savez probablement que Radio-Canada a diffusé une série télévisée sur la contrebande de drogue et le crime organisé dans les ports. D'anciens agents nous ont dit que la pression de la concurrence qui s'exerce sur une administration portuaire et qui l'incite à augmenter au maximum ses activités pour être rentable, l'amène à décourager l'inspection des marchandises parce que, plus un navire reste à quai, plus cela coûte cher. Avez-vous des indications en ce sens? Si cela se produit, est-ce que c'est suffisamment fréquent pour que l'on s'en inquiète?

M. Nicol: Non.

En matière de lutte contre la drogue, les membres de la Fédération maritime du Canada sont allés ces trois ou quatre dernières années avec les responsables des douanes et des services spécialement affectés à cette tâche dans des ports où des conteneurs étaient soupçonnés en raison des informations reçues pour qu'ils soient mis à l'écart et inspectés. Les conteneurs étaient alors ouverts, inspectés puis refermés.

Ce programme a donné de bons résultats jusqu'à présent, mais il est coûteux. Personne ne sait si son conteneur va être inspecté. Lorsque c'est le cas, vous entendez d'ici les cris, parce que cela coûte davantage d'argent. Le navire peut ainsi poursuivre sa route.

Il n'est pas nécessaire de retenir des navires porte-conteneurs ou des navires de ligne qui font régulièrement du commerce avec le Canada. Ces navires, ou les autres navires de la compagnie, vont revenir. Ils assurent un service régulier et on peut les contrôler.

Le problème est légèrement différent lorsqu'il s'agit de navires affrétés à la demande qui ne reviendront peut-être pas pendant des années. Ces navires transportent des marchandises en vrac telles que du minerai, du sucre ou des céréales. Ils arrivent à vide et il est plus difficile d'y cacher quelque chose que dans un navire porte-conteneurs.

Le sénateur Bryden: Voilà une information précieuse et utile.

Le sénateur Perrault: Le port d'où je viens est celui de Vancouver, qui détient certains records sur la côte Ouest en ce qui concerne les expéditions en vrac. Il est certain que le transport par conteneur a limité les vols. Toutefois, nous sommes victimes d'un très grand nombre de vols d'automobiles de luxe qui sont chargées dans des conteneurs pour échapper aux dispositions de la loi. Est-ce un problème pour nos collègues dans l'Est?

M. Nicol: Oui. D'ailleurs, on m'a personnellement volé deux voitures. La deuxième fois, nous nous sommes réunis avec la police locale et nous avons compris qu'il y avait un problème. La police municipale et la GRC ont rencontré l'industrie pour voir ce que l'on pouvait faire.

Someone who ships cars overseas would bring a car to an agent. They would have all the documentation, and the agent would have no reason to suspect them. They just put the cars in a box and take them away.

We have been able to train people to look for false documentation. People are alerted to it. It still happens, but it is not as prevalent.

Senator Perrault: It was very bad a year or two ago.

We are looking forward to learning about the new high-tech method that you have developed to go beyond the container and make it even more secure.

Mr. Nicol: The new technology is amazing. They even have sniffers listening for heart beats to detect stowaways inside containers.

The Chairman: Thank you very much for your presentation today.

The committee adjourned.

Quelqu'un qui expédie des automobiles outre-mer va conduire une voiture à un mandataire. Il aura toute la documentation nécessaire et le mandataire n'aura aucune raison de le soupçonner. Il placera tout simplement les automobiles dans une caisse et les emmènera.

Nous avons réussi à apprendre aux gens à repérer les documents faux. Les gens en sont conscients. Ça continue à se passer, mais ce n'est pas aussi fréquent.

Le sénateur Perrault: La situation était très grave il y a un an ou deux.

Nous cherchons à nous familiariser davantage avec les nouvelles méthodes faisant appel à la haute technologie que vous avez mise au point et de faire en sorte que le transport par conteneur soit encore plus sûr.

M. Nicol: Les nouvelles techniques sont impressionnantes. Il y a même des renifleurs qui détectent les battements de coeur des passagers clandestins cachés dans les conteneurs.

La présidente: Je vous remercie de votre exposé d'aujourd'hui.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Public Works and Government Services Canada —
Publishing
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada —
Édition
45 Boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

APPEARING—COMPARAÎT

The Honourable David Collenette, P.C., M.P., Minister of
Transport

L'honorable David Collenette, c.p., député, ministre des
Transports.

WITNESSES—TÉMOINS

From Transport Canada:

Ms Margaret Bloodworth, Deputy Minister;
Mr. Louis Ranger, Assistant Deputy Minister for Policy;
Mr. André Pageot, Director General, Marine Policy;
Mr. Bruce Bowie, Executive Director, Marine Reform;

Mr. Randy Morriss, Director General, Ports Programs and
Divestiture.

The Shipping Federation of Canada:

Francis C. Nicol, President;
Sonia Simard, Manager, Policy and Government Affairs.

De Transports Canada:

Mme Margaret Bloodworth, sous-ministre;
M. Louis Ranger, sous-ministre adjoint, Politiques;
M. André Pageot, directeur général, Politique maritime;
M. Bruce Bowie, directeur Exécutif, Réforme de la politique
maritime;
M. Randy Morriss, directeur général, Programmes et cessions
portuaires.

De la Fédération maritime du Canada:

Francis C. Nicol, Président;
Sonia Simard, Directrice, Affaires gouvernementales et
politiques.



First Session
Thirty-sixth Parliament, 1997-98

Première session de la
trente-sixième législature, 1997-1998

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

*Délibérations du comité
sénatorial permanent des*

Transport and Communications

Transports et des communications

Chairman:
The Honourable LISE BACON

Présidente:
L'honorable LISE BACON

Monday, April 27, 1998

Le lundi 27 avril 1998

Issue No. 12

Fascicule n° 12

Second meeting on:
Examination of Bill C-9,
Canada Marine Act

Deuxième réunion concernant:
L'étude du projet de loi C-9,
Loi maritime du Canada

WITNESSES:
(See back cover)

TÉMOINS:
(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Lise Bacon, *Chairman*

The Honourable J. Michael Forrestall, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Adams	Milne
Bryden	Perrault, P.C.
Buchanan, P.C.	Poulin
* Graham, P.C. (or Carstairs)	Roberge
Johnson	Rompkey, P.C.
* Lynch-Staunton	Spivak
(or Kinsella (acting))	

* *Ex Officio Members*

(Quorum 4)

Changes in membership of the committee:

Pursuant to Rule 85(4), membership of the committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Milne substituted for that of the Honourable Senator De Bané (*April 27, 1998*).

The name of the Honourable Senator Perrault substituted for that of the Honourable Senator Johnstone (*April 27, 1998*).

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Présidente: L'honorable Lise Bacon

Vice-président: L'honorable J. Michael Forrestall

et

Les honorables sénateurs:

Adams	Milne
Bryden	Perrault, c.p.
Buchanan, c.p.	Poulin
* Graham, c.p. (ou Carstairs)	Roberge
Johnson	Rompkey, c.p.
* Lynch-Staunton	Spivak
(ou Kinsella (suppléant))	

* *Membres d'office*

(Quorum 4)

Modifications de la composition du comité:

Conformément à l'article 85(4) du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit:

Le nom de l'honorable sénateur Milne est substitué à celui de l'honorable sénateur De Bané (*le 27 avril 1998*).

Le nom de l'honorable sénateur Perrault est substitué à celui de l'honorable sénateur Johnstone (*le 27 avril 1998*).

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Monday, April 27, 1998

(14)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 1:05 p.m. this day in Room 257-EB, the Chairman, the Honourable Lise Bacon, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Adams, Bacon, Bryden, Forrestall, Milne and Roberge (6).

Other senators present: The Honourable Senators Johnstone, Whelan, P.C. and Fitzpatrick (3).

In attendance: Martin Brennan, Special Advisor to the committee.

Also in attendance: The official reporters of the Senate

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on March 26, 1998, the committee continued its consideration of Bill C-9, An Act for making the system of Canadian ports competitive, efficient and commercially oriented, providing for the establishing of port authorities and the divesting of certain harbours and ports, for the commercialization of the St. Lawrence Seaway and ferry services and other matters related to maritime trade and transport and amending the Pilotage Act and amending and repealing other Acts as a consequence. (*See Issue No. 11, Thursday, April 2, 1998 for full text of Order of Reference.*)

WITNESSES:*From the Toronto Harbour Commissioners:*

Mr. Harold Peerenboom, Chairman;
Mr. Charles Parmelee, Vice-Chairman;
Mr. Gary F. Reid, General Manager;
Mr. Bill Jackman, Corporate Secretary;
Mr. Howard Joy, Commissioner;
Mr. Steve Ellis, Commissioner; and
Mr. Michael Walker, Commissioner.

From the Toronto City Council:

Mr. Tom Jakobek, Councillor.

From CAW Canada Seaway Workers:

Mr. Gary Fane, National Director of Transportation of the CAW;
Mr. Joel Fournier, President of CAW Local 4212; and
Mr. Vince Hearn, Chairman, CAW Local 4212.

From the Chamber of Maritime Commerce:

Mr. Doug Smith, President.

From the Canadian Shipowners Association:

Mr. Donald N. Morrison, President.

PROCÈS-VERBAL

OTTAWA, le lundi 27 avril 1998

(14)

[Traduction]

Le comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 13 h 05, dans la pièce 257 de l'édifice de l'Est, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Bryden, Forrestall, Milne et Roberge (6).

Autres sénateurs présents: Les honorables sénateurs Johnstone, Whelan, c.p. et Fitzpatrick (3).

Également présent: Martin Brennan, conseiller spécial du comité.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le 26 mars 1998, le comité poursuit son étude du projet de loi C-9, Loi favorisant la compétitivité du Réseau portuaire canadien par une rationalisation de gestion, prévoyant la création des administrations portuaires et l'aliénation de certains ports, régissant la commercialisation de la Voie maritime du Saint-Laurent et des traversiers et des questions connexes liées au commerce et au transport maritimes, modifiant la Loi sur le pilotage et abrogeant et modifiant certaines lois en conséquence. (*Pour le texte intégral de l'ordre de renvoi, voir le fascicule n° 11 du jeudi 2 avril 1998.*)

TÉMOINS:*Des Commissaires du havre de Toronto:*

M. Harold Peerenboom, président;
M. Charles Parmelee, vice-président;
M. Gary F. Reid, directeur général;
M. Bill Jackman, secrétaire général;
M. Howard Joy, commissaire;
M. Steve Ellis, commissaire; et
M. Michael Walker, commissaire.

De la Ville de Toronto:

M. Tom Jakobek, conseiller municipal

TCA — Travailleurs canadiens de la Voie maritime

M. Gary Fane, directeur national des transports des TCA;

M. Joel Fournier, président de la section locale 4212, TCA; et
M. Vince Hearn, président du conseil d'administration de la section locale 4212, TCA.

De la Chambre de commerce maritime:

M. Doug Smith, président.

De l'Association des armateurs canadiens:

M. Donald N. Morrison, président.

From the Labrador Metis Association:

Mr. Todd Russell, President; and
Mr. Robert Rose, Advisor.

From the Cape Breton Regional Municipality:

Mr. John Whalley, Manager.

From the Fraser River Harbour Commission:

Mr. Michael Jones, Chairman; and
Mr. Rick Pearce, Port Manager and Chief Executive Officer.

From the Canadian Merchant Service Guild:

Captain Maury R. Sjoquist, National President; and
Mr. Lawrence Dempsey, National Secretary Treasurer.

From the Windsor Port Users Group:

Mr. Jack Frye, Member of the Board.

From the Oshawa Harbour Commission:

Mr. Donald Walmsley, Chairman; and
Ms Donna P. Taylor, Chief Executive Officer.

The witnesses from The Toronto Harbour Commissioners; the CAW Canada Seaway Workers; the Chamber of Maritime Commerce; the Canadian Shipowners Association; the Labrador Metis Association and the Cape Breton Regional Municipality; made a statement and answered questions.

At 5:20 p.m., the committee suspended.

At 5:50 p.m., the committee resumed.

The witnesses from the Fraser River Harbour Commission, the Canadian Merchant Service Guild; the Windsor Port Users Group and the Oshawa Harbour Commission made a statement and answered questions.

At 8:15 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

De la Labrador Metis Association:

M. Todd Russell, président; et
M. Robert Rose, conseiller.

De la Municipalité régionale du Cap-Breton:

M. John Whalley, directeur.

De la Commission de port du Fraser:

M. Michael Jones, président; et
M. Rick Pearce, directeur du port et président-directeur général.

De la Guilde de la marine marchande du Canada:

Capitaine Maury R. Sjoquist, président national; et
M. Lawrence Dempsey, secrétaire-trésorier national.

Du Windsor Port Users Group:

M. Jack Frye, membre du conseil d'administration.

De la Commission de port d'Oshawa:

M. Donald Walmsley, président; et
Mme Donna P. Taylor, présidente-directrice générale.

Les témoins représentant les commissaires du havre de Toronto, les TCA — Travailleurs canadiens de la Voie maritime, la Chambre de commerce maritime, l'Association des armateurs canadiens, la Labrador Metis Association et la Municipalité régionale du Cap-Breton font une déclaration et répondent aux questions.

À 17 h 20, le comité interrompt ses travaux.

À 17 h 50, le comité reprend ses activités.

Les témoins de la Commission de port du Fraser, de la Guilde de la marine marchande du Canada, du Windsor Port Users Group et de la Commission de port d'Oshawa font une déclaration et répondent aux questions.

À 20 h 15, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

Le greffier du comité,

Michel Patrice

Clerk of the Committee

EVIDENCE

OTTAWA, Monday, April 27, 1998

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-9, for making the system of Canadian ports competitive, efficient and commercially oriented, providing for the establishing of port authorities and the divesting of certain harbours and ports, for the commercialization of the St. Lawrence Seaway and ferry services and other matters related to maritime trade and transport and amending the Pilotage Act and amending and repealing other Acts as a consequence, met this day at 1:05 p.m. to give consideration to the bill.

Senator Lise Bacon (*Chairman*) in the Chair.

[*English*]

Senator Bacon: Good afternoon, senators. Our first witnesses today are the Toronto Harbour Commissioners. Please proceed.

Senator Forrestall: Madam Chair, in going over the list of witnesses it occurs to me that it might be to our advantage to ask any questions of an urgent nature as they arise but generally to wait to hear all the witnesses before we ask questions. At some appropriate time, perhaps four o'clock, we could call back the spokespersons and have a general round of questioning. I put that forward as a suggestion.

The Chairman: Some of the witnesses may have to leave for home, so we will try to keep that in mind as well. Your suggestion is well received. We will try to be as flexible as possible within our time limits.

Mr. Harold Peerenboom, Chairman, Toronto Harbour Commission: Honourable senators, thank you for this opportunity to speak to you about the Canada Marine Act. I was elected chairman of the Toronto Harbour Commission by my fellow commissioners. I am here today to separate fact from fiction as it relates to the Toronto waterfront. My three topics will be the history of the Toronto Harbour Commission, opportunities for economic growth, and why your support is needed.

The Government of Canada has had a very positive presence on the Toronto waterfront for most of this century. I will give you a pictorial tour of some of the accomplishments delivered by the Government of Canada through the Toronto Harbour Commission.

In 1911, an act of Parliament set up the Toronto Harbour Commission to manage the port, which was intended to be an economic generator to Toronto. Within months, a waterfront master plan was formulated. The Toronto Harbour Commission dredged the shallow harbour to a depth of 27 feet and used the dredged materials to fill water laths, reclaiming more than 2,000 acres of land. This map shows all the land reclaimed by the Toronto Harbour Commission, financed by the Government of Canada for the City of Toronto, creating the current harbour profile. They enlarged the Toronto islands. As well, miles of beaches were created. In the 1920s and 1930s, the Toronto

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le lundi 27 avril 1998

Le comité sénatorial permanent des transports et des communications, à qui a été renvoyé le projet de loi C-9, Loi favorisant la compétitivité du réseau portuaire canadien par une rationalisation de sa gestion, prévoyant la création des administrations portuaires et l'aliénation de certains ports, régissant la commercialisation de la Voie maritime du Saint-Laurent et des traversiers et des questions connexes liées au commerce et au transport maritime, modifiant la Loi sur le pilotage et abrogeant et modifiant certaines lois en conséquence, se réunit aujourd'hui à 13 h 05 pour étudier le projet de loi.

Le sénateur Lise Bacon (*présidente*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le sénateur Bacon: Bon après-midi, sénateurs. Nos premiers témoins aujourd'hui sont les Commissaires du havre de Toronto. Veuillez commencer.

Le sénateur Forrestall: Madame la présidente, en parcourant la liste des témoins, je me suis dit que nous aurions avantage à poser les questions urgentes dès qu'elles se présentent, mais, de façon générale, que nous devrions attendre que tous les témoins aient parlé avant de poser nos questions. Au moment voulu, peut-être à 16 heures, nous pourrions rappeler les porte-parole pour une série générale de questions. Ce n'est là qu'une suggestion.

La présidente: Certains des témoins peuvent devoir partir pour rentrer chez eux, alors nous allons tenter d'en tenir compte aussi. Merci de votre suggestion. Nous tenterons d'être aussi souples que possible sans dépasser le temps qui nous est imparti.

M. Harold Peerenboom, président, Commission portuaire de Toronto: Honorables sénateurs, merci de nous avoir invités à venir vous parler de la Loi maritime du Canada. J'ai été élu président de la Commission portuaire de Toronto par mes collègues commissaires. Je suis ici aujourd'hui pour vous donner l'heure juste en ce qui concerne le secteur riverain de Toronto. Mes trois sujets sont les suivants: l'historique de la Commission portuaire de Toronto, les occasions de croissance économique et les raisons pour lesquelles nous avons besoin de votre soutien.

Durant la plus grande partie du XX^e siècle, le gouvernement du Canada a eu une présence très positive dans le secteur riverain de Toronto. J'aimerais vous faire faire une tournée imaginaire de certaines des choses que le gouvernement du Canada a réalisées par l'entremise de la Commission portuaire de Toronto.

En 1911, une loi du Parlement créait la Commission portuaire de Toronto afin d'administrer le port, qui devait être la source d'avantages économiques pour Toronto. En quelques mois, un plan directeur pour le secteur riverain a été formulé. La Commission portuaire de Toronto a fait draguer le port peu profond jusqu'à une profondeur de 27 pieds et a utilisé les matières recueillies pour des travaux de remplissage, qui ont permis de créer plus de 2 000 acres de terrain. La carte que voici illustre tout le terrain récupéré par la Commission portuaire de Toronto, grâce au financement du gouvernement du Canada pour la Ville de Toronto, et qui a permis de donner au port sa forme

Harbour Commission ran the Sunnyside Amusement Park, which was called the "poor man's riviera." This area is highlighted on the right-hand side of this diagram in blue; the beaches, which are on the left-hand side, are also in blue.

The Toronto Harbour Commission also built the Leslie Street spit, which is now treasured by the wildlife enthusiasts. The entire stretch of the western beaches, from the Humber River to the harbour, were deeded to the City of Toronto by the Toronto Harbour Commission. All the land that comprises the harbour front was created by the Toronto Harbour Commission through its benefactor, the Government of Canada.

The Toronto Harbour Commission built two airports, the Island Airport, which the Toronto Harbour Commission still runs, and Malton, now Pearson International.

The Toronto Harbour Commission created hundreds of acres of urban waterfront land, including some of the most prized real estate in downtown Toronto. Fifteen thousand people live on these lands and thousands more work there in hundreds of offices and small businesses which are the engines of the Toronto economy.

These lands house shipping-dependent industries such as Redpath Sugar, hotels, high-rise buildings, as well as the Toronto Fire Academy. The *Toronto Star* building is located on land created by the Toronto Harbour Commission, as is Ontario Place. Home plate at the Skydome also sits on land created by the Toronto Harbour Commission.

The City of Toronto annually collects tens of millions of dollars in property taxes from the occupants of the Toronto Harbour Commission lands. We tried to get the official figure, but were unsuccessful. We did approximately one-eighth of the land assessments and came up with just under \$10 million.

Over the decades, the Toronto Harbour Commission created lands that have put hundreds of millions of dollars into the City of Toronto's treasury. Over the years, I have had two appraisals made of the lands and infrastructure created by the Toronto Harbour Commission. This is the first official appraisal which has ever been done in Toronto. The low point is \$1.5 billion rising to \$1.45 billion.

Senator Forrestall: Did you pay for it?

Mr. Peerenboom: In today's dollars, it would cost approximately \$1 billion for the Government of Canada to create these lands.

Senator Forrestall: Are you referring to the acquisition of the land?

Mr. Peerenboom: To do the dredging and build the dock walls, yes.

Senator Forrestall: Did that money come back?

actuelle. On a agrandi les îles de Toronto. De plus, des plages de plusieurs milles ont été créées. Au cours des années 1920 et 1930, la Commission portuaire de Toronto a exploité le parc d'attraction Sunny Side, surnommé la «Riviera des pauvres». Ce secteur est surligné sur le côté droit de ce diagramme en bleu; les plages, qui sont du côté gauche, sont aussi en bleu.

La Commission portuaire de Toronto a également bâti la flèche littorale de la rue Leslie, que chérissent maintenant les amis de la faune. Toutes les plages de l'ouest, depuis la rivière Humber jusqu'au port, ont été cédées à la municipalité de Toronto par la Commission portuaire de Toronto. Toutes les terres qui forment la façade portuaire ont été créées par la Commission portuaire de Toronto, par l'entremise de son bienfaiteur, le gouvernement du Canada.

La Commission portuaire de Toronto a bâti deux aéroports, celui des îles de Toronto, qu'exploite toujours la Commission portuaire de Toronto, et l'aéroport Malton, devenu l'aéroport international Pearson.

La Commission portuaire de Toronto a créé des centaines d'acres de terres urbaines riveraines, parmi lesquelles on retrouve certains des terrains dont la valeur immobilière est la plus élevée dans le centre-ville de Toronto. Quinze mille personnes vivent sur ces terres, et des milliers d'autres y travaillent, dans des centaines de bureaux et de petites entreprises qui sont le moteur de l'économie torontoise.

Ces terres accueillent des industries qui dépendent du transport par bateau, comme Redpath Sugar, des hôtels, des immeubles de grande hauteur ainsi que la Toronto Fire Academy. L'édifice du *Toronto Star* est situé sur un terrain créé par la Commission portuaire de Toronto, tout comme Ontario Place. Le marbre du terrain de base-ball du Skydome se trouve aussi sur un terrain créé par la Commission portuaire de Toronto.

La Ville de Toronto recueille chaque année des millions de dollars en taxes foncières des occupants des terrains de la Commission portuaire de Toronto. Nous avons tenté d'en obtenir le chiffre officiel, en vain. Nous avons fait environ un huitième des évaluations foncières et sommes arrivés à un chiffre tout juste inférieur à 10 millions de dollars.

Au cours des décennies, la Commission portuaire de Toronto a créé des terres qui ont permis d'injecter des centaines de millions de dollars dans le trésor de la Ville de Toronto. Au fil des ans, j'ai fait faire deux évaluations des terres et de l'infrastructure créée par la Commission portuaire de Toronto. Il s'agit de la première évaluation officielle jamais faite à Toronto. Le tout vaut entre 1,25 et 1,45 milliards de dollars.

Le sénateur Forrestall: Avez-vous dû les payer?

M. Peerenboom: En dollars d'aujourd'hui, le gouvernement du Canada devrait déboursier environ un milliard de dollars pour créer ces terres.

Le sénateur Forrestall: Faites-vous allusion à l'acquisition des terrains?

M. Peerenboom: Au dragage et à la construction du quai massif, oui.

Le sénateur Forrestall: Cet argent a-t-il été récupéré?

Mr. Peerenboom: The money stayed with the harbour commission, that is correct.

These appraisals, which I will leave with you today, exclude the beaches, the green parks, the lands on the island, the airport, the outer marina, the water lots, the Toronto City Centre Airport, Exhibition Place and the residential lots on Toronto Island as well as other parts that were deeded to the City of Toronto or the Government of Ontario. The figure of \$1.2 billion as a value represents the absolute minimum of the land that was created by the Government of Canada.

The beaches, the airports and the port are located on land which generates millions of dollars each year. All of these were envisaged with the leadership of the Government of Canada.

Starting in 1991, the city council of Toronto began to rape and pillage the Toronto Harbour Commission assets and treasury. The Toronto Harbour Commission board has five members, three appointed by the City of Toronto, a fourth appointed on the recommendation of members of the board of trade, and a fifth by order in council.

The city abused its majority on the Toronto Harbour Commission board to strip the board of key assets. Over the objections of federal appointees, hundreds of acres of land created by the Toronto Harbour Commission were taken away.

I will cite five examples of miscarriages of justice on the Toronto waterfront which led to the inclusion of Toronto in the Canada Marine Act.

The first miscarriage is the following: The city, through its majority on the board, took 29 acres of railway and hydro lands which they valued at \$20 million. They made an offer of \$20 million. There were no appraisals and no arbitration took place. The city put down \$225,000 for this land. Later, instead of paying the \$19.8 million balance to the Toronto Harbour Commission, the city turned over the Spadina Marina — worth \$4.5 million — to the Toronto Harbour Commission. This resulted in a slippage of over \$15 million. They then reneged on transferring the marina. Hence, the government received, in total, \$225,000 for the said lands.

Senator Forrestall: Whose fault was that?

Mr. Peerenboom: Senator, it is yours. You have three people on the Harbour Commission who control the two federal votes. I will address that issue as I proceed.

Miscarriage number two: This committee should know that the previous Toronto city council required its Toronto Harbour Commission appointees to sign undated resignations upon appointments, to keep them on a short leash. This creates a conflict of interest because all commissioners must also sign an oath of office and take on fiduciary responsibilities of the Toronto Harbour Commission. So when the city instructed its three sitting members to transfer 318 acres of land from the Toronto Harbour Commission to the city, the three members were prepared to do

M. Peerenboom: La commission portuaire l'a récupéré, oui.

Ces évaluations, que je vous laisserai aujourd'hui, ne comprennent pas les plages, les espaces verts, les terrains de l'île, l'aéroport, la marina extérieure, les plans d'eau, l'aéroport du centre-ville de Toronto, Exhibition Place et les terrains résidentiels de l'île de Toronto, ainsi que les autres parties qui ont été cédées à la Ville de Toronto ou au gouvernement de l'Ontario. Le chiffre de 1,2 milliard de dollars représente le minimum absolu pour le terrain créé par le gouvernement du Canada.

Les plages, les aéroports et le port sont situés sur des terres qui génèrent des millions de dollars chaque année. C'est le leadership manifesté par le gouvernement du Canada qui a permis tout cela.

À compter de 1991, le conseil municipal de Toronto a commencé à piller les actifs et le trésor de la Commission portuaire de Toronto. Le conseil d'administration de celle-ci comptait cinq membres. Trois étaient nommés par la Ville de Toronto, un autre était nommé à la recommandation des membres de la Chambre de commerce et le cinquième, par décret.

La municipalité a abusé de sa majorité au conseil de la Commission portuaire de Toronto pour la dépouiller de ses actifs clés. En dépit des objections des membres nommés par le gouvernement fédéral, des centaines d'acres de terrain créés par la Commission portuaire de Toronto lui ont été soustraits.

Je vais vous donner cinq exemples des injustices relatives au secteur riverain de Toronto qui ont mené à l'inclusion de Toronto dans la Loi maritime du Canada.

La première est la suivante: la Ville, en vertu de sa majorité au conseil, a pris 29 acres de terrains réservés à des chemins de fer et à des installations hydroélectriques, qu'elle a évalués à 20 millions de dollars. Elle a fait une offre de 20 millions de dollars. Il n'y a eu aucune évaluation indépendante, et il n'y a pas eu d'arbitrage. La Ville a versé un acompte de 225 000 dollars pour ce terrain. Plus tard, au lieu de verser le solde de 19,8 millions de dollars à la Commission portuaire de Toronto, la Ville lui a remis la marina Spadina, d'une valeur de 4,5 millions de dollars. Cela a donc mené à un manque à gagner de plus de 15 millions de dollars. Par la suite, la Ville a refusé de céder la marina. Ainsi donc, le gouvernement a reçu au total 225 000 dollars pour les terrains en question.

Le sénateur Forrestall: Par la faute de qui?

M. Peerenboom: Par votre faute, sénateur. Vous comptez trois personnes qui, à la Commission portuaire de Toronto, contrôlent les deux votes du fédéral. J'aborderai cette question un peu plus tard.

Deuxième injustice: votre comité devrait savoir que l'ancien conseil municipal de Toronto a obligé les personnes nommées à la Commission portuaire de Toronto à signer au moment de leur nomination une lettre de démission non datée, de façon à conserver un ascendant sur eux. Cette situation créait un conflit d'intérêts, parce que tous les commissaires doivent aussi signer un serment professionnel et assumer la responsabilité fiduciaire de la Commission portuaire de Toronto. Ainsi, lorsque la Ville a ordonné à ses trois membres titulaires de transférer 318 acres de

so, but they wanted the Toronto Harbour Commission to get fair compensation for the land.

The city agreed to hire the consulting firm Booz Allen Hamilton to calculate a fair annual rent for the port land acreage. The consulting firm recommended a \$6 million transfer payment, in lieu of rents the lands generated. However, after receiving the report, the city did not want to pay the \$6 million and forced the issue into arbitration. The arbitration panel comprised three appointees: one appointed by the City of Toronto; one by TEDCO, the Toronto Economic Development Corporation; and one by the Toronto Harbour Commission. The city controls two of the three votes. Unfortunately for the city, the arbitration panel agreed unanimously to support the \$6 million payment.

The city reneged on the consultants' agreement and the arbitration agreement and decided to pay only \$1.5 million a year to the Toronto Harbour Commission.

The city appointees honoured their fiduciary responsibilities and refused to reduce the city's obligation from \$6 million to \$1.5 million. These councillors were summarily sacked by the City of Toronto and replaced by compliant municipal bureaucrats who did transfer the land for \$1.5 million in lieu of the rent they were collecting. The city also paid the princely sum of \$10 for this acreage. We are now up to 347 acres, and counting, of grabbed land.

With me today are several past commissioners who experienced those times. Former harbour commissioner Howard Joy is here. Mr. Joy is also the past vice-chairman of the Toronto Harbour Commission. As well, former councillor Steve Ellis is here. Mr. Ellis is one of the three people who were bounced off the commission.

These two gentlemen were put in the untenable position of being between the oath of office of the Toronto Harbour Commission and the direction they received from the City of Toronto. They should be admired for the way they stood with us during this travesty, ignoring pressures from city council and staring down their letters of resignation. Mr. Joy was not fired, and Mr. Ellis was.

Charles Parmelee and Gary Reid were also there at the time. These gentlemen sat around the table and can tell you what happened. I am documenting history.

Miscarriage number 3 reminds me of a saying I used to hear: "What the eyes cannot see, the heart does not yearn for." In other words, "Power corrupts and absolute power corrupts absolutely."

In any event, these three bureaucrats are at the harbour commission; they have the control of the harbour commission. They looked at the maps and identified another 294 acres of land. They grabbed it. This is indicated by the green areas on the diagram.

terre de la Commission portuaire de Toronto à la Ville, ils étaient prêts à le faire, mais ils voulaient que la Commission portuaire de Toronto obtienne une rémunération équitable pour ces terres.

La Ville a convenu d'embaucher le cabinet de consultants Booz Allen Hamilton et de lui confier la tâche de fixer un loyer annuel équitable pour ces terrains du secteur portuaire. Le cabinet de consultants a recommandé un paiement de transfert de 6 millions de dollars, devant remplacer les loyers que génèrent les terres. Cependant, après avoir reçu le rapport, la Ville a refusé de verser les 6 millions et a porté la question en arbitrage. Le conseil d'arbitrage comprenait trois membres nommés: l'un l'était par la Ville de Toronto, un autre par la TEDCO, c'est-à-dire la Toronto Economic Development Corporation, et le dernier, par la Commission portuaire de Toronto.

Ainsi, la Ville contrôlait deux des trois votes. Malheureusement pour elle, le conseil d'arbitrage a convenu à l'unanimité d'appuyer le paiement de 6 millions de dollars.

Faisant fi des accords proposés par les consultants et le conseil d'arbitrage, la Ville a décidé de ne verser que 1,5 million de dollars par année à la Commission portuaire de Toronto. Les personnes nommées par la Ville se sont acquittées de leurs responsabilités fiduciaires et ont refusé de réduire l'obligation de la Ville de 6 à 1,5 millions de dollars. Ces conseillers ont été congédiés sans autre forme de procès par la Ville de Toronto et remplacés par des bureaucrates municipaux complaisants, qui ont effectivement transféré les terres pour 1,5 million de dollars en remplacement du loyer perçu. La Ville s'est donc trouvée à verser la somme pharamineuse de 10 \$ pour ce terrain. Nous en sommes maintenant rendus à 347 acres de terrain volé, et ça continue.

Plusieurs anciens commissaires, qui ont connu cette époque, m'accompagnent aujourd'hui, dont l'ex-commissaire portuaire Howard Joy. M. Joy est aussi ex-vice-président de la Commission portuaire de Toronto. En outre, l'ex-conseiller Steve Ellis est ici. M. Ellis est l'une des trois personnes qui ont été limogées par la commission.

Ces deux hommes ont été placés dans une position intenable où ils devaient choisir entre le serment professionnel de la Commission portuaire de Toronto et les directives qu'ils avaient reçues de la Ville de Toronto. Il est admirable de voir à quel point ils se sont tenus droit durant cette comédie, faisant fi des pressions du conseil municipal et de leur lettre de démission. M. Joy n'a pas été congédié, mais M. Ellis l'a été.

Charles Parmelee et Gary Reid y étaient aussi à l'époque. Ils ont été présents à la table et peuvent vous dire ce qui s'est passé. Je ne fais que documenter l'histoire.

La troisième injustice me rappelle un dicton que j'ai entendu plusieurs fois: «Loin des yeux, loin du cœur.» En d'autres termes, «le pouvoir corrompt et le pouvoir absolu corrompt absolument.»

Quoi qu'il en soit, ces trois bureaucrates travaillent à la Commission portuaire; ils en ont le contrôle. Ils ont examiné les cartes et trouvé 294 autres acres de terrain. Ils s'en sont emparés. Ces zones figurent en vert dans le diagramme.

They had the votes and they took the land. Without a formal agreement, without any appraisals or arbitration, they decided to pay \$10 for the land, and to make an annual payment of \$1.3 million in lieu of rents. In this case, the city never even paid the \$10 for the 294 acres of prime waterfront land which it took from the Toronto Harbour Commission. We are now up to 641 acres of prime downtown real estate. Tom Jacobek is here today. As the budget chief for the old City of Toronto, as well as of the new City of Toronto, he was responsible for the dastardly deeds. He is also a current member of the board of the Toronto Harbour Commission. In the city council he said:

We ended up with two administrations...one is being cash starved and the other one has had to subsidize it. It doesn't make any sense.

The statement is in reference to TEDCO, and the Toronto Harbour Commission.

Mr. Jacobek is here today, and you can talk to him as well.

Justice is a funny thing; sometimes it lies in subclauses of agreements and legal documents. I would like to read for you a clause from the agreement which transferred the Toronto Harbour Commission lands to the city:

Provided that the city ensure(s) that the THC continue(s) to receive an annual subsidy sufficient to support the restructured Toronto Harbour Commission operations.

This statement is in the document, and Mr. Jacobek can tell you how it got in there. The city essentially signed a blank cheque to cover the THC costs for the land forever; in excess of \$6 million per year in excess cash flow. An agreement was written, of course, but the city thought it would always control the Toronto Harbour Commission board. The Canada Marine Act replaces city control of the port with citizen control, and the old city is being replaced by the new city. It is my intention to work out a fair, equitable agreement that will end the city's open-ended financial obligations.

I was informed before I came in here that Mr. Jack Layton is coming this week. On two occasions, most recently at my home on Monday, he told me that he would not be appearing here. Jack is not great with numbers, so I want to give you some numbers for your meeting with him.

The land was making in excess of \$6 million in revenue, and they gave us \$1.5 million. They have, therefore, kept in excess of \$4.5 million in their hands. They then transferred another parcel of land over, giving us approximately \$1.3 million to \$1.5 million. They are now bringing in between \$8.5 million and \$10 million on that land, as well as in excess of \$6 million per year in rent revenues from tenants the THC had created. They have collected \$30 million or \$40 million since this happened.

Ils avaient les votes et ont pris les terrains. Sans entente officielle, sans évaluation ni arbitrage, ils ont décidé de verser 10 \$ pour le terrain et de verser un paiement annuel de 1,3 million de dollars tenant lieu de loyer. Dans le cas qui nous occupe, la Ville n'a même jamais versé les 10 \$ pour les 294 acres de terre riveraine de première qualité qu'elle a soustraites à la Commission portuaire de Toronto. Nous en sommes maintenant à 641 acres de terrain de grande qualité dans le centre-ville. Tom Jakobek est ici aujourd'hui. Chef du budget de l'ancienne Ville de Toronto, ainsi que de la nouvelle Ville de Toronto, il était responsable de ses funestes actes de transport. Il est aussi membre du conseil de la Commission portuaire de Toronto. Au conseil municipal, il a dit:

Nous en sommes venus à avoir deux administrations [...] L'une crève de faim et l'autre a dû la subventionner. C'est totalement illogique.

Cette déclaration fait allusion à TEDCO et à la Commission portuaire de Toronto.

M. Jakobek est ici aujourd'hui, et vous pourrez lui parler.

La justice est une bien drôle de chose. Parfois, elle est contenue dans des sous-dispositions d'ententes et de documents juridiques. J'aimerais vous lire une disposition de l'entente qui transférerait à la Ville les terres de la Commission portuaire de Toronto:

[...] sous réserve que la Ville veille à ce que la CPT continue de recevoir une subvention annuelle suffisante pour soutenir la restructuration de ses activités.

Cette déclaration est contenue dans le document, et M. Jakobek pourra vous dire comment elle y est arrivée. La Ville a essentiellement signé un chèque en blanc pour couvrir à tout jamais les coûts déboursés par la CPT pour le terrain, soit plus de 6 millions de dollars par année en excédant de trésorerie. Évidemment, un accord a été rédigé, mais la Ville pensait qu'elle exercerait toujours un contrôle sur le conseil de la Commission portuaire de Toronto. La Loi maritime du Canada remplace le contrôle exercé par la Ville sur le port par un contrôle exercé par les citoyens, et l'ancienne Ville est remplacée par la nouvelle. J'ai l'intention de travailler à établir un accord juste et équitable qui mettra fin aux obligations financières illimitées de la Ville.

On m'a dit, avant que je vienne ici, que M. Jack Layton allait venir cette semaine. À deux occasions, dont lundi dernier à mon domicile, il m'a dit qu'il ne viendrait pas comparaître. Jack ne s'y connaît pas tellement en chiffres, alors je vais vous en donner quelques-uns avant que vous le rencontriez.

Le terrain produisait plus de 6 millions de dollars en recettes, et il nous ont donné 1,5 million de dollars. Ils ont donc conservé un excédent de 4,5 millions de dollars. Ils se sont ensuite emparés d'une autre parcelle de terrain, nous remettant de 1,3 à 1,5 million de dollars, environ. Ce terrain leur rapporte actuellement de 8,5 à 10 millions de dollars, outre plus de 6 millions de dollars par année en revenu de location versé par les locataires recrutés par la CPT. C'est donc dire qu'ils ont perçu 30 ou 40 millions de dollars depuis que cela s'est produit.

In addition, the THC took one of the leases which we had with Imperial Oil and allowed it to move off its site. The THC had built into its contract a provision that, when Imperial Oil vacated the lease, it had to remedial work, repairs and restoration, for the economic damage it had done with spills. TEDCO took a cheque and released Imperial Oil from that obligation.

Now I should like to discuss miscarriage number four. If the city comes here asking for reductions, it has lots of cash from your lands. In 1995, a plan was created and the commission downsized itself by 30 per cent — \$1.5 million in annual cost savings. It developed an airport improvement program to replace the money-losing ferry with a fixed link. It also allowed a different kind of equipment: planes. This was designed to turn a loss into an annual profit of \$5 million per year. The city fought us at every turn. To date it has cost the Toronto Harbour Commission \$10 million in lost profits to date, and counting. As a connection to the airport, the ferry continues to lose in excess of \$500,000 per year.

Doug Young, who was Minister of Transport at the time, came to Ottawa to break the deadlock. He came to an agreement with the mayor to implement the airport improvement program, but it took someone from Ottawa to come down to the City of Toronto. I was at the table with the province and the city to hammer out this agreement, in order to allow the THC to stop losing money.

Miscarriage number five is probably the reason that we are here today. In 1996, the board of the THC recommended a second comprehensive proposal for waterfront reforms. I personally met with Mayor Hall, and she agreed to return certain lands needed for the port operations, as well as to seek amendments to the Toronto Harbour Commission Act to cut back on city representation on the THC board. She did not follow through, however, and three months later nothing had happened. I next met her at the CN Tower with then Minister of Transport David Collenette. The mayor told the two of us that she would move the plan forward in four weeks, but she did not do it. I later learned that she had come to Ottawa to seek assurances from Mr. Anderson, the Minister of Transport, that Toronto would not be included in the Toronto Marine Act. This was our back-up plan to bring sensibility back to the port.

I approached members of Parliament, Dennis Mills and Tony Ianno, and I met with the Toronto caucus at the CN Tower. They demonstrated their leadership, and had the gumption to have Toronto designated a port authority, thereby reaffirming the Government of Canada's commitment to the renewal of the Toronto economy. That is how it got in.

This is not the first time that the City of Toronto and the harbour commission have had problems. Their dispute in 1920

De plus, la CPT a permis à Imperial Oil de se retirer de l'emplacement qu'elle occupait, même si elle avait un bail avec nous. La CPT avait intégré dans son contrat une disposition selon laquelle si Imperial Oil souhaitait ne pas reconduire le bail, elle devait procéder à des travaux de restauration et à des réparations pour remédier aux dommages écologiques attribuables au déversement. TEDCO a pris un chèque et a libéré Imperial Oil de cette obligation.

J'aimerais maintenant aborder l'injustice numéro quatre. Si la Ville vient ici vous demander des réductions, sachez qu'elle a retiré beaucoup d'argent de vos terrains. En 1995, un plan a été établi, et la commission a réduit sa taille de 30 p. 100 — pour une économie annuelle de 1,5 million de dollars. Elle a établi un programme d'améliorations aéroportuaires pour remplacer le traversier, qui perd de l'argent, par un lien fixe. Elle a aussi permis un genre d'équipement différent: des avions. Ces mesures étaient destinées à remplacer une perte par un profit annuel de 5 millions de dollars. La Ville n'a pas perdu une occasion de s'opposer à nous. Jusqu'à présent, la CPT a perdu 10 millions de dollars en profit, et ça continue. Pour se rendre à l'aéroport, il faut toujours prendre le traversier, ce qui entraîne des pertes de plus de 500 000 dollars par année.

Doug Young, alors ministre des Transports, est venu à Ottawa pour résoudre l'impasse. Il a conclu avec le maire une entente visant la mise en oeuvre d'un programme d'amélioration aéroportuaire, mais il a fallu que quelqu'un d'Ottawa vienne à Toronto. J'étais présent à la table avec la province et la municipalité pour établir cette entente devant permettre à la CPT de cesser de perdre de l'argent.

La cinquième injustice est probablement le motif de notre présence ici aujourd'hui. En 1996, le conseil de la CPT a recommandé une deuxième proposition. J'ai personnellement rencontré la mairesse Hall, et elle a convenu de rendre certaines terres nécessaires aux opérations portuaires, ainsi que de chercher à faire modifier la Loi sur la Commission portuaire de Toronto pour réduire la représentation de la ville au conseil d'administration de la CPT. Cependant, elle n'a pas donné suite à ses engagements, et trois mois plus tard, rien ne s'est encore produit. Je l'ai rencontrée de nouveau à la Tour du CN avec le ministre des transports de l'époque, David Collenette. La mairesse nous a dit qu'elle présenterait le plan au conseil dans quatre semaines, mais elle ne l'a pas fait. J'ai appris plus tard qu'elle était venue à Ottawa pour obtenir des garanties de la part de M. Anderson, le ministre des Transports, selon lesquelles Toronto ne serait pas incluse dans la Loi maritime du Canada. C'était le plan que nous entendions utiliser pour ramener la logique au port.

J'ai communiqué avec les députés Dennis Mills et Tony Ianno, et j'ai rencontré les membres du conseil municipal de Toronto à la Tour du CN. Ils ont fait preuve de leadership et ont eu la sagesse d'amener Toronto à désigner une administration portuaire, réaffirmant de ce fait l'engagement du gouvernement du Canada à renouveler l'économie de Toronto. C'est comme ça que cela a été intégré.

Ce n'est pas la première fois que la Ville de Toronto et la commission portuaire ont des problèmes. Leur conflit en 1920 a

resulted in a celebrated royal commission. Judge Denton, who headed the commission, reported as follows in 1926:

Each member of the Harbour Board should be free and independent to exercise his own judgment uninfluenced by any outside powers that may seek to direct or control him.

The judge also said that the inquiry had clearly shown that no member of the city council should be a member of the harbour board. In the Canada Marine Act, we finally have an effective remedy, 72 years later. The Canada Marine Act protects the independence and integrity of the Toronto Port Authority board members, and makes sure that private citizens, not politicians or bureaucrats beholden to other bodies, run the port. It puts the Port of Toronto on a solid business footing. Those are the facts.

One result of the city's outrageous power grab and asset stripping, however, is the endless retelling of fairy tales by certain city councillors. Last year we all heard so many stories, and I would like to respond to some of them.

One councillor said that every square foot of land taken from the THC by the city is now under development, leased and tenanted, and that businesses are bringing back jobs in downtown Toronto. The claim that the city has rented out all of the port lands is just fiction. Much of the land is vacant, as these photographs demonstrate.

Former councillor Leckie also spoke you to last spring. He called the Toronto Port Authority "an agency that is not involved with our city governments and our communities." The reality is that the community will have a majority — four members. Do we not need a fifth from the city? All of the members, including the provincial and federal members, will be involved in the city as well as in the community, so the control is basically back to the community. The members will not, however, be directly beholden to tiny interest groups. I remind you of Judge Denton's warning against allowing council to control the THC. This inquiry has clearly shown that no member of the city council should be a member of the harbour authority.

When Mr. Leckie appeared before you last year, he compared the Port of Toronto unfavourably with the Port of Hamilton. I want to look at some facts in more depth, although I do not want to put Hamilton down in any way. It is a great port. I do want to show how wrong the detractors are when they use selective statistics to minimize the size, and to attempt to explain why the Port of Toronto should not come under the Canada Marine Act.

I have a chart for you. Hamilton has tonnage of 12 million tonnes; Toronto has 1.3 million tonnes. However, revenue tells a

donné naissance à une célèbre commission royale. Le juge Denton, qui dirigeait la commission, déclarait ce qui suit en 1926:

Chaque membre de la commission portuaire doit être libre d'exercer son jugement sans influence d'entités extérieures qui pourraient chercher à le diriger ou à le contrôler.

Le juge a également dit que l'enquête avait clairement révélé qu'aucun membre du conseil municipal ne devrait aussi être membre du conseil portuaire. Dans la Loi maritime du Canada, nous apportons finalement une solution efficace à ce problème, 72 ans plus tard. La Loi maritime du Canada protège l'indépendance et l'intégrité des membres du conseil de l'administration portuaire de Toronto et fait en sorte que des particuliers, et non pas des politiciens ou des bureaucrates rattachés à d'autres organismes, exploitent le port. Le port de Toronto est ainsi doté de solides assises administratives. Ce sont là les faits.

Cependant, l'un des aspects les plus déplaisants de l'odieux coup de force et du dépouillement des actifs de la Ville est la narration incessante de contes de fées par certains conseillers municipaux. L'an dernier, nous avons tous entendu tellement d'histoires de ce genre que j'aimerais réagir à certaines d'entre elles.

Un conseiller a dit que chaque pied carré de terrain repris de la CPT par la Ville est maintenant en voie d'être aménagé ou donné en location et que les entreprises recommencent à embaucher dans le centre-ville de Toronto. L'allégation selon laquelle la Ville a loué tous les terrains du port est pure fiction. La plupart des terrains sont vacants, comme le prouvent ces photographies.

L'ex-conseiller Leckie vous a également parlé le printemps dernier. Il a qualifié l'administration portuaire de Toronto d'«organisme qui n'a aucun lien avec nos autorités municipales et nos collectivités». La vérité, c'est que la collectivité aura une majorité avec quatre membres. En avons-nous besoin d'un cinquième de la Ville? Tous les membres, y compris les membres provinciaux et fédéraux, participeront aux activités de la municipalité comme à celle de la collectivité, de sorte que le contrôle est fondamentalement remis entre les mains de la collectivité. Cependant, les membres ne seront pas directement rattachés à des groupes d'intérêt particulier. Je vous rappelle la mise en garde du juge Denton contre un contrôle de la CPT par le conseil. Cette enquête a montré clairement qu'aucun membre du conseil municipal ne devrait être membre de l'administration portuaire.

Lorsque M. Leckie a comparu devant vous l'an dernier, il a dit que le port de Toronto ne se comparait pas favorablement au port de Hamilton. J'aimerais examiner certains faits plus en détail, quoique je ne veuille pas dire quoi que ce soit contre le port de Hamilton. C'est un excellent port. Ce que je veux, c'est montrer à quel point les détracteurs se trompent lorsqu'ils utilisent des statistiques soigneusement choisies pour en minimiser l'ampleur; je veux aussi expliquer pourquoi le port de Toronto ne devrait pas être visé par la Loi maritime du Canada.

J'ai un tableau à vous montrer. Hamilton a une capacité de 12 millions de tonnes et Toronto, de 1,3 million de tonnes.

different story. The revenue operation in Hamilton is 3.1 compared to Toronto's 2.1. I am using 1995 statistics.

In the last two years we have increased our revenues and profits substantially but I do not have the Port of Hamilton numbers for 1996 and 1997.

The revenue dollar difference between 3.1 and 2.1 is primarily due to the general marine cargo trade. General marine cargo and generally upgraded container warehousing earn revenues of \$2.4 million. Hamilton's steel business of 11 million tonnes brings in about \$700,000. That accounts for the difference.

Is Hamilton a bigger port than Toronto because Hamilton has nine times as much tonnage or is Toronto a bigger port than Hamilton because we have 48 per cent more revenue? I would say that the dollar value handled by the Port of Toronto is a telling fact.

Some people argue that the Port of Hamilton's total revenue is greater than that of the Port of Toronto. However, Hamilton made more than five times as much money renting land as it did handling cargo — \$7.4 million in rent, which is 70 per cent of the port's total revenues. The people who use these rent-inflated statistics to belittle the Port of Toronto are the same people who conspire to strangle the Toronto Harbour Commission by taking away the land rentals.

If we just use the \$6 million — forget the \$10 million — awarded on the first parcel, here is an apples-to-apples comparison. The revenues of the Toronto Harbour Commission are \$14 million and those of the Hamilton Harbour Commission are \$9.7 million. So much for the fiction. Those are the facts, and those facts are contained in documents published each year by both commissions.

In 1911, when legislators in Ottawa created the Toronto Harbour Commission, the city had a population of 375,000 people. Now the port is the heart of an urbanized, industrialized area of 4.5 million people.

The Senate has an opportunity to end the gridlock on the Toronto waterfront. The Senate can give the Toronto Port Authority the opportunity to develop into an intermodal cargo distribution centre and economic focal point where containerized cargo comes in by ship, truck and rail, all of which we have in Toronto.

The containers we are talking about are stacked, opened, sorted, restuffed, stored and forwarded. For this reason the distribution plan is a very important modernization initiative, but one which is going absolutely nowhere right now because of the uncertainty and the political mismanagement the Canada Marine Act is designed to end.

Cependant, les revenus montrent autre chose. Les activités productrices de revenu à Hamilton sont de 3.1 comparativement à 2.1 pour Toronto. J'utilise les statistiques de 1995.

Au cours des deux dernières années, nous avons accru nos revenus et nos profits de façon substantielle, mais je n'ai pas les chiffres du port de Hamilton pour 1996 et 1997.

La différence des recettes entre 3.1 et 2.1 est principalement attribuable au transport général de marchandises par la voie maritime. Ce genre de transport et, de façon générale, l'entreposage perfectionné de conteneurs génère des recettes de 2,4 millions de dollars. À Hamilton, les 11 millions de tonnes du secteur de l'acier rapportent environ 700 000 \$. Cela explique la différence.

Le port de Hamilton est-il plus gros que celui de Toronto parce qu'on y traite un tonnage neuf fois plus important, ou le port de Toronto est-il plus gros que celui de Hamilton parce qu'il produit 48 p. 100 de recettes de plus? Selon moi, la valeur en dollars de ce qui est traité au port de Toronto est un fait révélateur.

Selon certaines personnes, les recettes totales du port de Hamilton sont supérieures à celles du port de Toronto. Cependant, Hamilton a fait plus de cinq fois plus d'argent en revenu de location de terrain qu'en manutention de marchandise, puisqu'il a perçu 7,4 millions de dollars en loyer, ce qui représente 70 p. 100 des recettes totales du port. Les gens qui utilisent ces statistiques gonflées par les loyers pour présenter le port de Toronto sous un mauvais jour sont les mêmes qui conspirent pour étrangler la Commission portuaire de Toronto en lui retirant la location des terrains.

Si nous utilisons simplement les 6 millions de dollars — oubliez les 10 millions de dollars consentis sur la première parcelle — nous aurons une comparaison judicieuse. Les recettes de la Commission portuaire de Toronto sont de 14 millions de dollars, et celles de la Commission portuaire de Hamilton, de 9,7 millions de dollars. Et voilà pour la fiction. Ce sont là des faits, et ces faits sont contenus dans des documents publiés chaque année par les deux commissions.

En 1911, lorsque les législateurs d'Ottawa ont créé la Commission portuaire de Toronto, la ville comptait 375 000 habitants. À présent, le port est situé au coeur d'un secteur urbanisé et industrialisé où vivent 4,5 millions de personnes.

Le Sénat a l'occasion de mettre un terme à l'impasse dans laquelle se trouvait le secteur riverain de Toronto. Le Sénat peut donner à l'administration portuaire de Toronto l'occasion de devenir un centre intermodal de distribution de marchandises et un centre économique où les marchandises en conteneur arrivent par navire, par camion et par train, tous modes de transport que l'on peut accueillir ici à Toronto.

Les conteneurs dont nous parlons sont empilés, ouverts, triés, remplis, entreposés et acheminés. C'est pourquoi le plan de distribution est une initiative de modernisation très importante, mais qui ne va absolument nulle part pour l'instant en raison de l'incertitude et de la mauvaise gestion politique auxquelles la Loi maritime du Canada est censée mettre un terme.

The situation I have outlined, where fiction forms the base of destructive actions, where local politics and special interest groups overwhelm the general good, cannot be allowed to continue. The Canada Marine Act puts an end to this destructive era of petty politics. It restores sanity and good management to the Toronto waterfront and frees the Port of Toronto to generate economic benefits for and southern Ontario.

The Canada Marine Act is important for the unique business infrastructure called the Port of Toronto. It allows us to be competitive, efficient and commercially oriented, which we cannot be right now.

This bill was given close scrutiny by two committees in 1997. On April 16 the Canada Marine Act was passed. It died on the Order Paper at one point and was reinstated. There are the votes.

As well as those votes the Canada Marine Act was put directly to the voters of Toronto in the last civic election, not by the federal government, but by two local councillors, Councillor Layton and Councillor Chow. They campaigned on this issue. Dennis Mills and Tony Anno ran against them in support of the Canada Marine Act.

The people spoke on June 2. Mr. Mills and Mr. Anno both won re-election, and the two councillors, Mr. Layton and his wife, Mrs. Chow, both lost. That is where the people in Toronto really stand on the Canada Marine Act.

We have made some progress in the last three years. With the participation of Mr. Joy and Mr. Charles Parmelee, long-standing Conservatives who join me, a Liberal nominee, in a coalition to set things straight, over the past three years the Toronto Harbour Commission has focused its limited capital and marketing efforts in expanding the value business and it is paying off. Total tonnage is up 33 per cent in the last two years. High value general marine cargo, container traffic and warehousing are up 34 per cent in the last two years. Revenue is up 32 per cent in the last two years. At the same time we reduced costs by more than \$1.5 million.

However, the Port of Toronto has much more potential than this. If it is free of gridlock the port can develop into a valuable business infrastructure supporting economic growth, not only in Toronto and the GTA but all over southern Ontario. This is the role that the government of Canada anticipated the original Harbour Commission Act of 1911 would play on the waterfront.

In conclusion, I have spoken about the history of the Toronto Harbour Commission and its productivity, which built the waterfront. You can see on the yellow map how Toronto has benefited from your involvement.

I have talked about the recent troubles, how the narrow interests of local politics have hobbled the Toronto Harbour Commission and how the Canada Marine Act sets these things straight.

La situation que je décris, où la fiction est le fondement d'actions destructives, où les politiques locales et les groupes d'intérêt particulier ont préséance sur le bien de tous, ne doit pas se poursuivre. La Loi maritime du Canada met un terme à cette époque de politiques mesquines et destructives. Elle rétablit une gestion saine de la zone riveraine de Toronto et libère le port de Toronto pour procurer des avantages économiques au sud de l'Ontario.

La Loi maritime du Canada joue un rôle important dans l'infrastructure commerciale unique qu'on appelle le port de Toronto. Elle nous permet d'être compétitifs, efficaces et axés sur le commerce, ce que nous ne pouvons faire à l'heure actuelle.

Ce projet de loi a été examiné de près par deux comités en 1997. Le 16 avril, la Loi maritime du Canada a été adoptée. Le projet de loi est mort au *Feuilleton* à un moment donné, puis il y a été réinscrit. Voici les votes.

Comme pour ces votes, la Loi maritime du Canada a été soumise directement aux électeurs de Toronto au cours de la dernière élection municipale, non pas par le gouvernement fédéral, mais par deux conseillers locaux, le conseiller Layton et la conseillère Chow. Ils ont fait campagne sur cette question. Dennis Mills et Tony Anno se sont présentés contre eux à l'appui de la Loi maritime du Canada.

Le peuple a parlé le 2 juin. MM. Mills et Anno ont tous deux été réélus, et les deux conseillers, M. Layton et sa femme, Mme Chow, ont tous deux perdu. Voilà donc la position des citoyens de Toronto au sujet de la Loi maritime du Canada.

Nous avons réalisé certains progrès depuis trois ans. Avec la participation de M. Joy et de M. Charles Parmelee, conservateurs de longue date qui se sont joints à moi, candidat libéral, dans une coalition visant à expliquer la situation, la Commission portuaire de Toronto a axé depuis trois ans ses capitaux limités et ses activités de marketing sur l'expansion de la valeur commerciale, et elle en récolte les fruits. Le tonnage total a augmenté de 33 p. 100 depuis deux ans. Le transport de marchandises de grande valeur par la voie maritime, le trafic de conteneurs et l'entreposage ont augmenté de 34 p. 100 au cours des deux dernières années. Les revenus ont augmenté de 32 p. 100 depuis deux ans. En même temps, nous avons réduit les coûts de plus de 1,5 million de dollars.

Cependant, le port de Toronto a un potentiel beaucoup plus grand. Si on le libère de son carcan, le port pourra devenir une précieuse infrastructure commerciale qui soutiendra la croissance économique, non seulement à Toronto et dans le grand Toronto, mais dans tout le sud de l'Ontario. C'est le rôle que le gouvernement du Canada avait prévu pour lui dans la première Loi sur les commissions portuaires de 1911.

En conclusion, je vous ai parlé de l'historique de la Commission portuaire de Toronto et de sa productivité, elle qui a établi le secteur riverain. Vous pouvez voir sur la carte jaune à quel point Toronto a profité de votre engagement.

J'ai parlé des problèmes récents, de la façon dont les intérêts étroits des politiques locales ont entravé la Commission portuaire de Toronto et la façon dont la Loi maritime du Canada règle ces problèmes.

I have spoken about the opportunity for economic growth, which a properly managed port authority can help come to fruition and how the Canada Marine Act opens the door to this.

I each of you to support the Canada Marine Act and to ensure that there will not be any more skulduggery on the waterfront, no more picking of the federal pocket, no more improprieties. Once and for all I want to close the window and door of opportunity. The key to that door is the Canada Marine Act. I implore you to use it.

I have witnesses with me today who sat in the room when this land was taken — the current general manager, the current vice-chairman, the past chairman, the budget chief from the City of Toronto and the past budget chief — who may be able to explain to you why these things happened. I implore you to ask them questions directly.

Senator Roberge: Do you have a written economic impact statement concerning the Port of Toronto for the next five years, based on this actual bill?

Mr. Peerenboom: Where we are going or where we are right now?

Senator Roberge: Where you are going.

Mr. Peerenboom: We will be making between \$5 million and \$8 million dollars a year.

Senator Roberge: Over the next five years.

Mr. Peerenboom: Yes. The airport improvement program alone will deliver a \$5 million profit instead of a loss. That is based on 600,000 passengers.

Mr. Tom Jakobek, Councillor, Toronto City Council, Ward 26, East Toronto: Even though the Harbour Commission is operating in a very businesslike manner and has a five-year plan, as well as a capital and operating budget for five years, how can you plan a budget when you do not know when someone — in this case, the City of Toronto — may pull the rug out from underneath you at any time by taking more land or by placing more bills on your lap by not meeting its commitments for dock-wall repair when you are running a deficit?

How can you create a five-year budgetary plan when the moment you decide to market the prime land you still have it is taken or encumbrances are put on it which restrict you at every turn because one side has three of five votes? That is what it comes down to.

Senator Roberge: I am sure that in the past it must have been difficult to make proper budgets, forecasts and projections. However, we have received indications from the chairman that you have done some projections for the next five years on increased tonnage as well as increased revenue. That is what I was trying to get at. If you can give us anything in writing on that we would appreciate it.

J'ai parlé des débouchés de croissance économique, qu'une administration portuaire gérée comme il se doit peut concrétiser et de la façon dont la Loi maritime du Canada y est propice.

Je prie vivement chacun d'entre vous d'appuyer la Loi maritime du Canada et de veiller à ce qu'il n'y ait plus de fourberie dans le secteur riverain, plus de ponctions dans la poche du fédéral, plus de pratiques répréhensibles. Par-dessus tout, ce que je veux, c'est fermer la porte à l'opportunisme. La Loi maritime du Canada nous permettra de le faire. Je vous prie instamment de l'utiliser.

J'ai amené avec moi aujourd'hui des témoins qui étaient présents lorsque ces terrains nous ont été enlevés. Il s'agit du directeur général actuel, du vice-président actuel, de l'ex-président, du chef du budget de la Ville de Toronto et du chef du budget antérieur. Ils pourront vous expliquer pourquoi ces choses se sont produites. Je vous implore de leur poser la question directement.

Le sénateur Roberge: Avez-vous rédigé un énoncé des répercussions économiques concernant le port de Toronto pour les cinq prochaines années, établies en fonction du projet de loi?

M. Peerenboom: Concernant les orientations futures ou ce que nous faisons actuellement?

Le sénateur Roberge: Les orientations futures.

M. Peerenboom: Nous allons faire entre 5 et 8 millions de dollars par année.

Le sénateur Roberge: Au cours des cinq prochaines années.

M. Peerenboom: Oui. Le programme d'amélioration aéroportuaire produira à lui seul des profits de 5 millions de dollars plutôt qu'une perte. Cette prévision est établie en fonction de 600 000 passagers.

M. Tom Jakobek, conseiller municipal, Ville de Toronto, quartier 26, Toronto Est: Même si la commission portuaire fonctionne d'une façon très comparable à celle d'une entreprise et qu'elle dispose d'un plan quinquennal ainsi que d'un budget d'immobilisations et d'exploitation pour cinq ans, comment pouvez-vous planifier un budget lorsque vous ne savez pas si quelqu'un — dans le cas qui nous occupe, la Ville de Toronto — peut vous tirer le tapis de sous les pieds à n'importe quel moment en vous retirant plus de terrain ou en vous refilant des factures, en négligeant de satisfaire à ses engagements quant à la réparation du quai massif, tandis que vous fonctionnez avec un déficit?

Comment pouvez-vous établir un plan budgétaire quinquennal lorsqu'au moment où vous décidez de mettre en marché les terres de grande valeur, on vous les enlève ou on les grève à tout moment parce que l'une des parties a trois des cinq votes? Tout le problème est là.

Le sénateur Roberge: Je suis sûr qu'il a dû être difficile, dans le passé, d'établir adéquatement des budgets, des prévisions et des projections. Cependant, nous avons reçu des indications de la présidente selon lesquelles vous avez fait des projections pour les cinq prochaines années qui laissent voir une augmentation du tonnage et des revenus. C'est à ça que j'essayais d'en venir. Si vous pouviez nous remettre quelque chose d'écrit à ce sujet, nous vous en saurions gré.

Mr. Jakobek: The commission is operating at a deficit this year of approximately \$2.5 million. It is doing so because of the past actions of the city. The commission has taken dramatic actions under the leadership of Mr. Peerenboom which will eliminate that deficit. However, the divorce between the harbour commission and the city is not complete. The city has adopted the position of the budget committee, which I represented, to complete the divorce and hand some of the land back in order to end the city's future financial obligations. That remains to be done. We think that is attainable. We think that will allow the harbour commission to achieve its objectives years ahead of time when we are back on solid footing.

The harbour commission has a specific financial plan which can be made available to you. However, until this bill is passed the plan cannot be definite because we do not know what the other partner will do.

I sit on the commission. This is one of my favourite appointments. When this legislation is passed I will no longer be a member of the commission, yet I think it is important that the legislation be passed.

Mr. Steve Ellis, Commissioner, The Toronto Harbour Commissioners: I am a former chairman of the land use committee of the City of Toronto and a former vice-chairman of harbour commission. I was unceremoniously fired from the commission because I stood up for the federal presence in Toronto. I believe it is very important that the government of Canada remain involved. There are many things the government of Canada can do in the port area and on the lands of the City of Toronto.

With respect to the budget question, much of it is contingent on the real estate. When all the lands which generated rental revenue through industries were stripped away from the harbour commission money was taken directly out of the harbour commission's cash flow. I was involved in retaining Booz-Allen, who are American consultants from Maryland. Booz-Allen Consultants are the world recognized leaders in operating ports. They did an exhaustive study and determined a figure which should be paid by the City of Toronto in the name of fairness and equity. The City of Toronto chose to ignore that report. That was wrong at that time and it is still wrong now.

Without the revenue-producing lands it is hard to forecast the future.

The Booz-Allen report also said that most of the world's ports cannot generate a positive cash balance if their lands are taken away so that they do not earn rents. The report said that on shipping cargo alone most ports, especially those on the Great Lakes because of the nature of the seaway, cannot generate a positive cash flow, that they must have the land around them to subsidize the rest of the operations. They need the airport and the rentals coming in.

M. Jakobek: La commission aura cette année un déficit d'environ 2,5 millions de dollars, qui est attribuable aux actions antérieures de la Ville. Sous la direction de M. Peerenboom, la commission a pris des mesures draconiennes qui élimineront ce déficit. Cependant, le divorce entre la commission portuaire et la Ville n'est pas chose faite. La Ville a adopté la position du comité du budget, que je représente, selon laquelle on procédera au divorce et nous récupérerons une partie des terrains afin de mettre un terme aux obligations financières futures de la Ville. Cela reste à faire. Nous pensons qu'il s'agit d'un objectif réalisable. Nous pensons que cela permettra à la commission portuaire de réaliser ses objectifs des années avant que nos assises se soient de nouveau solidifiées.

La commission portuaire a un plan financier spécial qu'elle peut mettre à votre disposition. Cependant, tant que le projet de loi ne sera pas adopté, le plan ne peut être défini, parce que nous ne savons pas ce que l'autre partenaire entend faire.

Je siège à la commission. C'est l'une de mes fonctions favorites. Lorsque le projet de loi sera adopté, je ne serai plus membre de la commission. Pourtant, je pense qu'il est important que le projet de loi soit adopté.

M. Steve Ellis, commissaire du havre de Toronto: Je suis ex-président du comité d'utilisation des terrains de la Ville de Toronto et ex-vice-président de la commission portuaire. J'ai été congédié sans cérémonie de la commission parce que je me suis prononcé en faveur de la présence fédérale à Toronto. Selon moi, il est très important que le gouvernement du Canada continue de participer. Il y a beaucoup de choses que le gouvernement du Canada peut faire dans la zone portuaire et sur les terrains de la ville de Toronto.

En ce qui concerne la question budgétaire, une grande part de la question tient à l'immobilier. Lorsque toutes les terres qui produisaient des revenus de location par l'entremise des industries ont été retirées à la commission portuaire, l'argent a été soustrait directement de l'encaisse de la commission. J'ai participé à l'engagement de la firme Booz-Allen, qui sont des experts-conseils américains du Maryland. Booz-Allen Consultants sont des chefs de file reconnus dans le monde entier pour ce qui concerne l'exploitation des ports. Ils ont procédé à une étude exhaustive et ont déterminé une somme qui devait être versée par la Ville de Toronto au nom de la justice et de l'équité. La Ville de Toronto a choisi de ne pas tenir compte de ce rapport. Elle avait tort à l'époque et elle a toujours tort maintenant.

Sans terrains producteurs de revenu, il est difficile d'établir des prévisions pour l'avenir.

Le rapport Booz-Allen mentionnait également que, pour la plupart, les ports du monde ne peuvent faire de profit si on leur retire leur terrain et qu'ils ne peuvent percevoir de loyers. Le rapport mentionnait que s'ils se limitaient à l'expédition de marchandise, la plupart des ports, et particulier ceux des Grands Lacs en raison de la nature de la voie maritime, ne pouvaient générer de profit, parce qu'ils doivent être entourés de terrain pour subventionner le reste des activités. Ils ont besoin de l'aéroport et de revenus de location.

That is why it is so important that this bill be passed to allow the harbour commission to do what it does best; that is, create jobs and economic activity on the waterfront.

The Chairman: Your port will have to pay grants in lieu of taxes and a dividend to the federal government. Does this cause you, as a CPA, any problems?

Mr. Peerenboom: The situation now is that I do not want the land back if I have to pay taxes on it.

We went to the OMB last month and had our taxes on 57 acres of land reduced by in excess of 95 per cent. Instead of \$1.3 million the assessment is down to \$57,000 per acre. We are working these things out.

Is it a problem? We can handle it. There is \$6 million of excess cash from the land revenues alone. We estimate the tax to be \$4 million. We will work this out satisfactorily.

Mr. Jakobek: A change occurred in 1991. We separated the harbour commission, as we know it today, into two bodies: the harbour commission, stripped of all valuable lands, and the Toronto Economic Development Corporation, which took the prime lands. We had a harbour commission which operated at a profit and had done much for the port area. Today, only seven years later, we have a harbour commission that is having difficulties and a Toronto Economic Development Corporation which, although it has done some good things, has, speaking generally, not yielded results which would justify the \$10 million of capital put into it at the start.

The reality is that when the divorce takes place, which will be enabled by passage of this legislation, the harbour commission will be able to do more than simply absorb the additional taxes and bring more money to the city. It will not be supporting two marketing companies for two adjacent properties and two managers for those same properties, et cetera. An immense saving will result and immense opportunities for profit-making, all to the public's benefit. The municipalities will benefit as well and municipalities are always looking for more tax revenue.

Senator Forrestall: Who pays your current deficit?

Mr. Peerenboom: We have a deficit in excess of \$2.7 million which is paid for by Toronto from the \$8 to \$10 million it is taking in rent revenue. However, it has a commitment to pay the entire deficit, even if it were to be \$20 million a year, and that is the problem.

If we received all the rental revenue we would have a \$5.7 million profit this year.

Senator Forrestall: Unrelated to port activity but primarily related to rentals and profitable use of otherwise owned land?

C'est pourquoi il est si important que le projet de loi soit adopté pour permettre à la commission portuaire de faire ce qu'elle fait le mieux, c'est-à-dire de créer des emplois et de l'activité économique dans le secteur riverain.

La présidente: Votre port devra verser des subventions tenant lieu de taxes et un dividende au gouvernement fédéral. En tant qu'administration portuaire, y voyez-vous des problèmes?

M. Peerenboom: La situation actuelle est celle-ci: je ne veux pas ravoïr les terrains s'il me faut payer des taxes.

Le mois dernier, nous avons comparu devant l'OMB et avons fait réduire nos taxes de plus de 95 p. 100 sur 57 acres de terrain. La cotisation est maintenant de 57 000 \$ l'acre, plutôt que de 1,3 million de dollars. Nous travaillons là-dessus.

Est-ce un problème? Nous pouvons nous en occuper. À eux seuls, les revenus fonciers nous procurent 6 millions d'excédent. Nous estimons que la taxe est de 4 millions de dollars. Nous allons régler cette question à notre satisfaction.

M. Jakobek: Un changement s'est produit en 1991. Nous avons séparé la commission portuaire, dans la forme où nous la connaissons aujourd'hui, en deux organismes: la commission portuaire, dépouillée de toutes ses précieuses terres, et la Toronto Economic Development Corporation, qui a repris les meilleurs terrains. Nous avions une commission portuaire qui fonctionnait avec un profit et avait réalisé beaucoup de choses pour la zone portuaire. Aujourd'hui, seulement sept ans plus tard, nous avons une commission portuaire qui éprouve des difficultés et une Toronto Economic Development Corporation qui, malgré qu'elle ait certaines choses valables, n'a pas, de façon générale, donné des résultats qui justifient les 10 millions de dollars qu'on y a injectés au départ.

En réalité, lorsque le divorce sera prononcé — ce qui sera possible avec l'adoption du projet de loi —, la commission portuaire pourra faire plus que simplement absorber les taxes supplémentaires et amener plus d'argent à la Ville. Elle n'aura pas à soutenir deux entreprises de mise en marché pour deux propriétés adjacentes et deux gestionnaires pour ces mêmes propriétés, etc. Il en résultera une énorme économie et d'immenses occasions de profit, qui seront toutes à l'avantage du public. Les municipalités en tireront profit elles aussi, elles qui cherchent toujours à augmenter leur revenu d'impôt.

Le sénateur Forrestall: Qui paye votre déficit actuel?

M. Peerenboom: Nous avons un déficit qui dépasse les 2,7 millions de dollars et qui est versé par Toronto, qui les puise à même les 8 à 10 millions de dollars qu'elle fait en revenu de location. Cependant, elle s'est engagée à payer le déficit tout entier, même s'il devait être de 20 millions de dollars par année, et c'est ça le problème.

Si nous avons reçu tous les revenus de location, nous aurions fait un profit de 5,7 millions de dollars cette année.

Le sénateur Forrestall: Ces profits auraient été liés non pas à l'activité portuaire mais surtout à la location et à l'utilisation rentable des autres terres que vous possédiez?

Mr. Jakobek: We have the City of Toronto and we have the harbour commission and between those two entities is the Toronto Economic Development Corporation which holds the lands that were taken from the harbour commission. That entity actually generates a small profit and it, in turn, is responsible for paying the deficit that has been created at the harbour commission. The city's development corporation, of which the city is the sole shareholder, pays the harbour commission deficit which resulted from the harbour commission losing its lands.

Senator Forrestall: Is that equitable?

Mr. Jakobek: No, absolutely not. The Toronto Economic Development Office continues to operate with a larger margin than it gives back to the harbour commission. It also left a number of the costly expenditures, including dock wall repairs. If you know anything about it, you will be aware that it is very expensive to maintain dock walls. It left those costs with the harbour commission.

Mr. Peerenboom: As well as the dredging.

Senator Forrestall: The dredging?

Mr. Peerenboom: The dredging. For example, one year the City of Toronto asked the Toronto Harbour Commission not to dredge the bottom of the Keating Channel, and basically it all flooded. Approximately one tonne of silt comes out daily. That is done by the Toronto Harbour Commission, as well as repair to the dock walls.

Senator Forrestall: They pay for it out of rental revenues basically.

Mr. Peerenboom: We pay for it out of what we have, yes.

Mr. Ellis: In essence, senator, what happened was that the City of Toronto — I was once a member of the executive there — cherry-picked all the revenue-generating land and left all the liabilities.

Senator Forrestall: I do not understand all the complaining because you are not in a bad position if you can sort out your problems.

Mr. Peerenboom: We are in good position now, senator.

Senator Forrestall: What does the Marine Act do? How, specifically, does that end your problem?

Mr. Peerenboom: First of all, the city no longer has control of the board. That is the biggest problem we have.

Senator Forrestall: Does the act specifically do that?

Mr. Peerenboom: Very specifically. Not even one city member can sit on the board, but they can appoint one member; one out of seven.

Senator Forrestall: And you are in agreement with that?

Mr. Peerenboom: Oh, yes. For a long time, two years now.

Senator Forrestall: That is not a long time.

That is interesting. I am quite shocked to tell you the truth. I had no idea that the numbers were as large as they are and,

M. Jakobek: Nous avons la Ville de Toronto et la commission portuaire et, entre ces deux entités, la Toronto Economic Development Corporation, qui détient les terres enlevées à la commission portuaire. À vrai dire, cette entité génère un petit profit et est, à son tour, responsable d'éponger le déficit qui a été créé à la commission portuaire. La société d'urbanisation, dont la ville est seule actionnaire, paye le déficit de la commission portuaire qui résulte du fait que la commission portuaire a perdu ses terrains.

Le sénateur Forrestall: Est-ce équitable?

M. Jakobek: Absolument pas. Le Toronto Economic Development Office continue de fonctionner avec un profit supérieur à ce qu'il remet à la commission portuaire. Il lui a aussi laissé un certain nombre de grosses dépenses, dont la réparation des quais massifs. Si vous en connaissez le moindre sur la question, vous savez qu'il est très coûteux d'entretenir les quais massifs. Ces coûts ont été laissés à la commission portuaire.

M. Peerenboom: Tout comme le dragage.

Le sénateur Forrestall: Le dragage?

M. Peerenboom: Le dragage. Par exemple, une certaine année, la Ville de Toronto a demandé à la commission portuaire de Toronto de ne pas draguer le fond du canal Keating, de sorte qu'il y a eu une inondation. On retire environ une tonne de limon par jour. C'est la commission portuaire de Toronto qui s'en occupe, en plus des réparations des quais massifs.

Le sénateur Forrestall: Fondamentalement, ils prennent l'argent dans les revenus de location.

M. Peerenboom: Nous le payons avec ce que nous avons, oui.

M. Ellis: Essentiellement, sénateur, ce qui s'est produit, c'est que la Ville de Toronto — dont j'ai déjà été membre du comité exécutif — a ramassé toutes les terres productrices de revenu et a laissé toutes les dépenses.

Le sénateur Forrestall: Je ne comprends pas toutes ces plaintes, parce que, si vous réglez vos problèmes, votre situation ne sera pas si mauvaise.

M. Peerenboom: Nous sommes bien placés maintenant, sénateur.

Le sénateur Forrestall: Quel est le résultat de la Loi maritime? Comment, précisément, met-elle fin à votre problème?

M. Peerenboom: Tout d'abord, la Ville n'exerce plus de contrôle sur le conseil. C'est le plus gros problème que nous avons.

Le sénateur Forrestall: C'est un résultat spécifique de la loi?

M. Peerenboom: Très spécifique. Il n'y a même pas un membre de la Ville qui peut siéger au conseil, mais la Ville peut nommer un membre, un membre sur sept.

Le sénateur Forrestall: Et vous êtes d'accord avec cela?

M. Peerenboom: Oh, oui. Depuis longtemps. Depuis deux ans.

Le sénateur Forrestall: Ce n'est pas longtemps.

C'est intéressant. À vrai dire, je suis plutôt renversé. Je ne pensais pas que les chiffres étaient si gros et, pour être plus précis,

perhaps more specifically, that you have not been able to get a handle on it, that you have not been able to resolve the basic budget.

We sit in isolation in rural eastern Canada. You do not. Whatever you do is looked at and commented on, and, frequently, very negatively. What we are dealing with here is enormous. Would the Miramichi not love to have your problem? What do you think? Pugwash? Sydney? Should I go on? The only people who would not want your problem is the Fraser River Commission in British Columbia.

Mr. Peerenboom: We did have it resolved with Mayor Hall but it never happened.

Senator Forrestall: You touched on that, but you did not elaborate.

Mr. Peerenboom: She had agreed to reduce the city's control on the board from three to two. I asked for one. She had agreed to give back a substantial amount of land identified by us, which would allow us the revenue to do repairs.

Senator Forrestall: Which lands did you identify? Can you tell us about the revenues that would have come from those lands? That is important.

Mr. Peerenboom: We will identify the lands with the approximate revenues.

Mr. Bill Jackman, Corporate Secretary, Toronto Harbour Commission: The dock properties, 318 acres of land, was the first land to go. We were generating in the neighbourhood of \$6.5 million in rents from those lands, coupled with the green lands here, another approximately \$2 million on top of that.

Mr. Peerenboom: Years ago.

Mr. Jackman: That is correct.

Senator Forrestall: If I wanted to buy an acre of land there today, what would it cost me?

Mr. Peerenboom: It would cost you about \$1.3 million for an acre. That information will be on the appraisal that I will submit to you.

Senator Roberge: Do you have that acreage to rent?

Mr. Peerenboom: We have approximately 500 acres left. The city has the rest of it. That is the problem.

Senator Forrestall: Five hundred acres is half the size of the Port of Halifax.

Mr. Peerenboom: Keep in mind that much of that is the Toronto Island Airport. It is not just the port land on the land side.

Mr. Jackman: The airport is here.

Mr. Peerenboom: Show them the marina. It is not really port land.

Senator Forrestall: Let me come back to where I really wanted to get to when I started out on this. You are not receiving any federal grants. You do not want any federal money. My

que vous n'avez pas été capable de maîtriser la situation, que vous n'avez pas été capable de régler le budget de base.

Dans les régions rurales de l'Est du Canada, nous sommes isolés. Vous ne l'êtes pas. Tout ce que vous faites est examiné et commenté, souvent de façon très négative. Ce dont nous parlons ici est énorme. Pensez-vous que Miramichi n'aimerait pas avoir votre problème? Qu'en pensez-vous? Et Pugwash? Sydney? Dois-je poursuivre? Il n'y a guère que la commission du fleuve Fraser, en Colombie-Britannique, qui ne voudrait pas avoir votre problème.

M. Peerenboom: Nous avons trouvé une solution avec la mairesse Hall, mais elle ne s'est jamais concrétisée.

Le sénateur Forrestall: Vous nous en avez parlé, sans préciser davantage.

M. Peerenboom: Elle avait convenu de réduire le contrôle exercé par la Ville sur le conseil en ramenant le nombre de membres de trois à deux. J'avais demandé qu'il y en ait un seul. Elle a convenu de remettre une partie substantielle des terres que nous lui avions mentionnées, ce qui nous aurait procuré les revenus voulus pour faire des réparations.

Le sénateur Forrestall: Quelles terres aviez-vous désignées? Pouvez-vous nous dire à combien se seraient chiffrées les recettes qui en seraient provenues? C'est important.

M. Peerenboom: Nous allons vous en établir la liste avec les revenus approximatifs.

M. Bill Jackman, secrétaire général, Commission portuaire de Toronto: Les propriétés rattachées au quai, 318 acres de terre, ont été les premières à nous être retirées. Nous tirions environ 6,5 millions de dollars en loyer de ces terres et environ 2 millions de dollars de plus des espaces verts.

M. Peerenboom: C'était il y a des années.

M. Jackman: C'est exact.

Le sénateur Forrestall: Si je voulais acheter un acre de terre aujourd'hui, combien me faudrait-il déboursier?

M. Peerenboom: Un acre vous coûterait environ 1,3 million de dollars. Cette information sera inscrite sur l'évaluation que je vous présenterai.

Le sénateur Roberge: Avez-vous tout ce terrain à louer?

M. Peerenboom: Il nous reste environ 500 acres. La Ville a le reste. C'est ça le problème.

Le sénateur Forrestall: Cinq cents acres, c'est la moitié de la taille du port de Halifax.

M. Peerenboom: N'oubliez pas qu'une grande partie de ce terrain est occupé par l'aéroport des îles de Toronto. Il ne s'agit pas uniquement des terres portuaires situées du côté du port.

M. Jackman: L'aéroport y est situé.

M. Peerenboom: Montrez-leur la marina. Ce n'est pas réellement du terrain portuaire.

Le sénateur Forrestall: Permettez-moi de revenir à ce dont je voulais réellement vous parler lorsque j'ai commencé sur ce sujet. Vous ne recevez pas de subvention du gouvernement fédéral. Vous

concern is with the withdrawal of federal funding for other than significant ports. In your case it is not founded at all; it is not applicable.

Mr. Peerenboom: No.

Senator Forrestall: You just got a tiger by the tail.

Mr. Peerenboom: We will wrestle that down, senator.

Senator Forrestall: I have not been able to do it for 30 years.

Mr. Peerenboom: We will do it in the next 30 months.

Senator Forrestall: I wish you well.

Senator Bryden: Is my understanding correct that, if there is a Toronto port authority, the port authority will replace both the functions of the harbour commission and the Toronto Economic Development Office?

Mr. Peerenboom: I will leave that for the city to answer. We will take over the running of the port with the kind of financial capacity to do our job properly. For example, many of the dock walls are not owned by us right now and we cannot even repair them.

Senator Bryden: When you say that, who is "we"?

Mr. Peerenboom: The Toronto Harbour Commission. The harbour commission does not own some of the dock walls.

Senator Bryden: You will not exist any more, right?

Mr. Peerenboom: Everything goes to the port authority, sir. Whatever we have goes to the port authority; everything.

Senator Bryden: You would not necessarily go with it?

Mr. Peerenboom: Would I go with it? No one has offered me the job, senator.

Senator Bryden: What I am really trying to get at is that the intention is to replace the Toronto Economic Development Office. Does it deal only with the lands down around the port?

Mr. Jakobek: Senator, what we are dealing with today is one piece of a puzzle. What we are talking about today is the independence of the commission, or port authority, from the city. The next step, which we are currently negotiating, is a sort of final divorce proceeding between the harbour commission and the Toronto Economic Development Corporation, which is owned by the city. What I can tell you, as a member of the newly amalgamated City of Toronto council and as their budget chair, is that we, like any other government, are attempting to amalgamate our operations. We are attempting to get ourselves out of those things that we are not needed to do, like running businesses or holding commercial land when we have no use for the land. Therefore, it is fair to say that we are not planning to expand on Toronto Economic Development Corporation; we are looking at how we get out of it and get our money back out of it so that we can concentrate on running municipal services, which is what we should be doing.

ne voulez pas de fonds du fédéral. Ce que je crains, c'est le retrait du financement du fédéral pour les ports qui ne sont pas importants. Dans votre cas, ce n'est pas fondé du tout; ce n'est pas applicable.

M. Peerenboom: Non.

Le sénateur Forrestall: Vous êtes dans une situation dangereuse.

M. Peerenboom: Nous allons régler cela, sénateur.

Le sénateur Forrestall: Je n'ai pas été capable de le faire en 30 ans.

M. Peerenboom: Nous le ferons au cours des 30 prochains mois.

Le sénateur Forrestall: Bonne chance.

Le sénateur Bryden: Si je comprends bien, s'il y a une administration portuaire à Toronto, elle remplacera à la fois la commission portuaire et le Toronto Economic Development Office?

M. Peerenboom: Ce sera à la Ville de vous répondre. Nous reprendrons l'exploitation du port avec la capacité financière voulue pour bien faire notre travail. Par exemple, nombre de quais massifs ne nous appartiennent pas à l'heure actuelle, de sorte que nous ne pouvons même pas les réparer.

Le sénateur Bryden: Qu'entendez-vous par «nous»?

M. Peerenboom: La Commission portuaire de Toronto. La commission portuaire ne possède pas certains des quais massifs.

Le sénateur Bryden: Vous cesserez d'exister, n'est-ce pas?

M. Peerenboom: Tout reviendra à l'administration portuaire, Monsieur. Tout ce que nous avons va à l'administration portuaire; absolument tout.

Le sénateur Bryden: Vous n'allez pas nécessairement y aller?

M. Peerenboom: Y aller? Personne ne m'a offert l'emploi, sénateur.

Le sénateur Bryden: Voici où je veux vraiment en venir: l'intention réelle, c'est de remplacer le Toronto Economic Development Office. Celui-ci s'occupe-t-il uniquement des terrains qui entourent le port?

M. Jakobek: Sénateur, ce dont nous parlons aujourd'hui, c'est d'une pièce d'un puzzle. Ce dont nous parlons aujourd'hui, c'est de l'indépendance de la commission, ou de l'administration portuaire, par rapport à la ville. La prochaine étape, sur laquelle nous négocions actuellement, est un genre de divorce définitif entre la commission portuaire et la Toronto Economic Development Corporation, dont la Ville est propriétaire. Ce que je peux vous dire, en qualité de membre du conseil nouvellement fusionné de la Ville de Toronto et de responsable de son budget, c'est que, comme tout autre gouvernement, nous allons tenter de fusionner nos activités. Nous allons tenter de nous débarrasser des choses dont nous n'avons pas besoin, par exemple l'exploitation d'entreprises ou la propriété de terres commerciales dont nous n'avons que faire. Par conséquent, il est juste de dire que nous ne prévoyons pas donner de l'expansion à la Toronto Economic Development Corporation; nous examinons la façon dont nous allons en sortir et avoir notre argent pour que nous puissions nous

Senator Bryden: Are you saying you would transfer back the 641 acres that has already gone to them?

Mr. Jakobek: I could not say that we would transfer back the entire 641 acres, nor do I think the port authority wants the entire 641 acres. What we have agreed to do is sit down to try to work out an agreement whereby the port authority has dock wall space and operates a port and the city takes the remaining lands for other purposes, gets rid of them or works something out with the port authority. In this scenario, the city would not be financially responsible for the port authority's activities and the port authority would be paying municipal taxes.

Senator Bryden: Can you give an estimate of how many acres, then, would be under the control of the Toronto Port Authority?

Mr. Peerenboom: The Chairperson, Senator Bacon, put it the best: I do not want the land back with the taxes. I will take the land back with an arrangement. We need enough capital to do our job. We need approximately \$4 million to \$5 million in revenue which would, therefore — using the equation, you have 600-plus acres, you are talking a city of 400 to 500 acres.

At the request of the budget chief, we are doing a study right now to tell him what land we need, why we need it, and how it relates to the port. We must justify why we need it and why want it. In return, we will allow him off the hook on this clause regarding unlimited guarantees of our cash flows. I do not know why that clause was put in there in the first place.

Senator Bryden: I do not know whether the new Toronto Port Authority will be considered a successor to the obligations.

Mr. Peerenboom: Yes, it is.

Senator Bryden: You are saying you have 500 acres now. You would like to get 400 back?

Mr. Jakobek: Senator, we know that what happened in 1991 did not work. Through negotiation, a lot of good faith and a lot of progress, we are attempting to resolve it. Land will come back to the Harbour Commission or the Port Authority. How much, we do not know. The Port Authority is not attempting to get its entire 600 acres back. It is simply attempting to get back sufficient lands to operate like a normal business, and to run a port which allows the city to be more diverse, rather than simply facing financial issues.

Senator Bryden: In your opinion, how much would it cost, on average, to rent an acre of land in that area?

Mr. Jakobek: The answer depends on the specific land. Some land is very valuable, yielding from \$500,000 to \$1.3 million per

concentrer sur les services municipaux, qui sont réellement ce que nous sommes censés faire.

Le sénateur Bryden: Voulez-vous dire que vous reprendriez les 641 acres que leur ont déjà été cédés?

M. Jakobek: Je ne puis dire si nous remettrions l'intégralité des 641 acres, je ne pense pas que l'administration portuaire veuille avoir l'intégralité des 641 acres. Ce que nous avons convenu de faire, c'est de nous asseoir pour tenter de parvenir à une entente selon laquelle l'administration portuaire dispose de quais massifs et exploite un port, tandis que la Ville utilise les terres restantes à d'autres fins, s'en débarrasse ou arrive à une entente avec l'administration portuaire. Dans ce scénario, la Ville ne serait pas financièrement responsable des activités de l'administration portuaire, et celle-ci verserait des taxes municipales.

Le sénateur Bryden: Pouvez-vous me donner une estimation du nombre d'acres qui seraient alors sous le contrôle de l'administration portuaire de Toronto?

M. Peerenboom: C'est la présidente, le sénateur Bacon, qui l'a le mieux exprimé: je ne veux pas ravoir les terres avec les taxes. Je reprendrai des terres en fonction d'une entente. Nous avons besoin de suffisamment de capitaux pour faire notre travail. Nous avons besoin d'environ 4 à 5 millions de dollars en revenu qui seraient, par conséquent — si on fait l'équation, vous avez plus de 600 acres, vous parlez d'une ville de 400 à 500 acres.

À la demande du chef du budget, nous procédons actuellement à une étude grâce à laquelle il pourra savoir de quelles terres nous avons besoin, pourquoi nous en avons besoin et le lien qu'elles ont avec le port. Nous devons justifier la raison pour laquelle nous en avons besoin et nous les voulons. En retour, nous éliminerons cette disposition concernant les garanties illimitées sur notre encaisse. De toute façon, je ne sais pas pourquoi cette disposition a été adoptée.

Le sénateur Bryden: Je ne sais pas si la nouvelle administration portuaire de Toronto devra reprendre à son compte les obligations.

M. Peerenboom: Oui.

Le sénateur Bryden: Vous dites que vous avez 500 acres à l'heure actuelle. Vous aimeriez en ravoir 400?

M. Jakobek: Sénateur, nous savons que ce qui s'est produit en 1991 n'a pas fonctionné. Par la négociation, et avec beaucoup de bonne foi et beaucoup de progrès, nous tenterons de résoudre le problème. Les terres reviendront à la commission portuaire ou à l'administration portuaire. Combien? Nous ne savons pas. L'administration portuaire ne tente pas de récupérer l'intégralité des 600 acres. Elle tente simplement d'en récupérer suffisamment pour fonctionner comme une entreprise normale et pour exploiter un port qui permet à la ville de se diversifier, plutôt que de simplement devoir régler des problèmes financiers.

Le sénateur Bryden: Selon vous, combien cela coûte-t-il en moyenne pour louer un acre de terrain dans ce secteur?

M. Jakobek: Cela dépend du terrain. Certains ont une grande valeur, générant de 500 000 à 1,3 million de dollars l'acre. Par

acre. On other land, you would have to pay someone to stay there because of environmental problems, et cetera.

It is important that the Port Authority have jurisdiction and responsibility for the dock wall space and for the lands that abut the dock wall. When someone needs a container port or an expanded container port or rail access to the port, then the Port Authority can ensure that it is there.

Senator Bryden: Your presentation says that the taxpayers of Canada have paid over \$1 billion to develop these 2,000 acres of land. If this bill passes, the taxpayers of Canada will lease the land to the Toronto Port Authority. How much is the Toronto Port Authority prepared to pay to the Government of Canada and, therefore, to the taxpayers?

Mr. Peerenboom: I will answer this way. Our profit will be between \$5 million and \$10 million when we execute these plans. Do I want to give you the entire profit? No, sir. Am I prepared to give you a few million dollars? Yes. There is money there to pay our obligations to the Government of Canada.

Senator Bryden: The Booz-Allen report said that a fair amount for 347 acres was \$6 million in rent per year.

Mr. Peerenboom: That is correct.

Senator Bryden: I assume that some of this land will be worth at least that much. The Booz-Allen report also said 294 acres is worth \$6 million dollars per year. So we are up to \$12 million on 600 acres.

Mr. Peerenboom: Do you want to keep it all?

Senator Bryden: We are starting out with the asset.

Mr. Peerenboom: Let us look at it the other way around. We lost \$2.7 million last year in running our port. If we had the revenues from all the land rentals, which is closer to \$10 million than \$12 million, we are talking about \$7 million in excess profit. That is the amount of money we would have from capital investment as well as for taxes for the City of Toronto, and for payment to the federal government. That is the number that we have.

Senator Bryden: The Greater Toronto Airport Authority has negotiated a "rent" for the airport over a 60-year lease. Presumably that is the same limit that will apply to these ports. Canadian taxpayers have paid \$1.5 billion for this asset, and I am trying to determine a fair price for it.

Mr. Peerenboom: I do not have the answer for you.

Mr. Jakobek: As we speak, the federal government is not entitled to anything because it does not have control. Further, that over which it would have control is losing money.

contre, pour d'autres terrains, il vous faudrait payer quelqu'un pour les occuper en raison des problèmes environnementaux, et ainsi de suite.

Il est important que l'administration portuaire ait les pouvoirs et les responsabilités voulues sur les quais massifs et les terres qui les jouxtent. Lorsque quelqu'un a besoin d'un port de conteneurs, d'agrandir son port de conteneurs ou d'améliorer l'accès ferroviaire au port, l'administration portuaire peut répondre à ses besoins.

Le sénateur Bryden: Dans votre exposé, vous disiez que les contribuables du Canada ont versé plus de 1 milliard de dollars pour mettre en valeur ces 2 000 acres de terrain. Si ce projet de loi est adopté, les contribuables du Canada loueront les terrains de l'administration portuaire de Toronto. Combien l'administration portuaire de Toronto est-elle prête à verser au gouvernement du Canada et, par conséquent, aux contribuables?

M. Peerenboom: Je vous répondrai de cette façon. Nos profits seront de 5 à 10 millions de dollars au moment où nous exécuterons ces plans. Est-ce que je veux vous remettre l'intégralité des profits? Non, monsieur. Suis-je prêt à vous donner quelques millions de dollars? Oui. Nous avons l'argent voulu pour nous acquitter de nos obligations envers le gouvernement du Canada.

Le sénateur Bryden: Selon le rapport Booz-Allen, on peut estimer à juste titre que le loyer des 347 acres est de 6 millions de dollars par année.

M. Peerenboom: C'est exact.

Le sénateur Bryden: Je présume qu'une partie de ce terrain vaudra au moins autant. Le rapport Booz-Allen mentionnait également que 294 acres valaient 6 millions de dollars par année. Nous en sommes donc à 12 millions de dollars pour 600 acres.

M. Peerenboom: Voulez-vous tous les garder?

Le sénateur Bryden: Nous commençons par l'actif.

M. Peerenboom: Examinons la question selon l'angle inverse. L'exploitation de notre port nous a fait perdre 2,7 millions de dollars l'an dernier. Si nous avions eu les revenus de la location des terres, qui approchent les 10 à 12 millions de dollars, nous aurions eu un profit de 7 millions de dollars. C'est le montant d'argent que nous aurions eu en investissement de capitaux ainsi que pour les taxes pour la Ville de Toronto et pour les paiements au gouvernement fédéral. Ce sont les chiffres que nous avons.

Le sénateur Bryden: L'administration portuaire du Grand Toronto a négocié un «loyer» pour l'aéroport avec un bail de 60 ans. On peut présumer que la même limite s'appliquera à ces ports. Les contribuables canadiens ont versé 1,5 milliard de dollars pour cet actif, pour lequel je tente de déterminer un juste prix.

M. Peerenboom: Je n'ai pas de réponse à vous donner.

M. Jakobek: De toute façon, le gouvernement fédéral n'est admissible à rien, parce qu'il n'a pas le contrôle. De plus, ce sur quoi il aurait le contrôle est déficitaire.

If you pass this legislation, the federal government will have control. Owing to the divorce proceeding which is somewhat tied into that, a revenue will be generated. At that point, you can start calculating the sorts of monies that could or should come back or be reinvested.

Mr. Peerenboom: The bill calls for 2 to 4 per cent of the sales of the Port Authority to be turned over to the federal government each year. As it grows, the number goes up.

Senator Forrestall: That is after other considerations.

Mr. Peerenboom: You are going to give us further considerations?

Senator Forrestall: Are you familiar with the bill?

Mr. Peerenboom: I have read it, yes.

Senator Bryden: How does the federal government maintain control? You said the federal government does not have control now. What if we pass this act and the Toronto Port Authority is formed?

Mr. Peerenboom: You review it every five or seven years, sir.

Senator Bryden: It is my understanding that the Toronto Port Authority will be in control.

Mr. Peerenboom: Four appointments are made. There are recommendations from the community, but there could be 300 recommendations. The order in council makes the final four selections. Ottawa will make those decisions. The province has one selection. The city has one selection. This is a very good deal for us.

Senator Forrestall: From what you have said, I gather that there is no accumulated deficit.

Mr. Peerenboom: No. We are sitting with approximately \$20 million in the kitty. Under the current legislation, that must be used for future capital expenditures.

Senator Forrestall: What happens when that grows to \$40 million? There is nothing in the act other than the figure of 2 per cent. I believe that 2 per cent is not a reasonable rent. In recent years, the federal government has been insisting on a 10 to 20 per cent return on investments of this nature.

Do you have any great public work undertakings in view?

Mr. Peerenboom: Yes. First is the dock wall and dredging.

Senator Forrestall: Are you spending money to spend money? Do you have the necessary facilities in place?

Mr. Jakobek: As budget chair for the city, I just reviewed the THC's budget, and I will present it to city council tomorrow. The budget is \$5.9 billion; larger than the budgets of six Canadian provinces.

Si vous adoptez ce projet de loi, le gouvernement fédéral aura le contrôle. Avec la procédure de divorce qui y est en quelque sorte liée, des revenus pourront être générés. À ce moment-là, vous pourrez commencer à calculer l'ampleur des sommes qui pourraient ou devraient être touchées ou réinvesties.

M. Peerenboom: Le projet de loi prône que de 2 à 4 p. 100 du chiffre d'affaires de l'administration portuaire devrait être remis au gouvernement fédéral chaque année. Plus il est important, plus les sommes remises sont importantes.

Le sénateur Forrestall: C'est après d'autres considérations.

M. Peerenboom: Vous allez nous donner d'autres considérations?

Le sénateur Forrestall: Êtes-vous familiarisé avec le projet de loi?

M. Peerenboom: Je l'ai lu, oui.

Le sénateur Bryden: Comment le gouvernement fédéral exerce-t-il son contrôle? Vous dites qu'il n'en exerce aucun à l'heure actuelle. Qu'arrivera-t-il si nous adoptons ce projet de loi et que l'administration portuaire de Toronto est créée?

M. Peerenboom: Vous examinez la question tous les cinq ou sept ans, monsieur.

Le sénateur Bryden: Je crois comprendre que c'est l'administration portuaire de Toronto qui dirigera.

M. Peerenboom: Quatre nominations sont faites. Il y a des recommandations qui proviennent de la collectivité, mais il pourrait y en avoir 300. On procède aux quatre sélections finales par décret. C'est Ottawa qui prendra ces décisions. La province a un choix, la ville en a un autre. C'est une très bonne affaire pour nous.

Le sénateur Forrestall: D'après ce que vous avez dit, je crois comprendre qu'il n'y a pas de déficit accumulé.

M. Peerenboom: Non. Nous avons environ 20 millions de dollars dans la cagnotte. En vertu de la loi actuelle, cette somme doit être utilisée pour les immobilisations futures.

Le sénateur Forrestall: Que se passera-t-il lorsque ce montant sera porté à 40 millions de dollars? Il n'y a rien d'autre dans le projet de loi que le chiffre de 2 p. 100. Je crois que 2 p. 100 n'est pas un loyer raisonnable. Au cours des dernières années, le gouvernement fédéral a exigé un rendement de 10 à 20 p. 100 sur les investissements de cette nature.

Avez-vous de grands travaux publics en vue?

M. Peerenboom: Oui. Tout d'abord, il y a le quai massif et le dragage.

Le sénateur Forrestall: Dépensez-vous de l'argent pour le plaisir? Les installations nécessaires sont-elles en place?

M. Jakobek: En ma qualité de chef du budget pour la ville, je viens tout juste d'examiner le budget de la CPT, et je le présenterai au conseil municipal demain. Le budget est de 5,9 milliards de dollars, plus que celui de six provinces du Canada.

The THC has the required substantial capital investments. One capital investment is for shoreline protection, which benefits all citizenry. As you know, with the high lake level this year, a substantial amount of shoreline protection is required. The THC has substantial dredging costs, which again protect the interests of the city's citizens with respect to flooding.

In addition, dock wall repair, which is substantial, is all laid on the harbour commission. Dock wall repair is a large repair bill.

The \$20 million capital surplus will literally be given to you. It will be broken down and laid out over the next five years, as it was presented to us, to show this committee the prudent, financial plan for that reserve. It is not money being held in a kitty to keep it away from anyone else. That money has been prudently put aside for the capital repairs and works which are necessary for the vital maintenance of the port area.

Senator Forrestall: Can you tell me about one of the principal capital projects?

Mr. Jakobek: Mr. Reid can give you the exact projects and some of the numbers. We can make an actual five year plan available.

Mr. Gary F. Reid, General Manager, Toronto Harbour Commission: We have a number of repairs, such as roof repairs, to be made on some of our terminals. For the first time in a long time we will also have to do navigational dredging.

Senator Forrestall: Whose responsibility is that?

Mr. Reid: It used to be the responsibility of the Coast Guard, but as they have withdrawn from it, we will have to do it ourselves. In our harbour, we have to do navigational dredging maybe once every 10 years, but this is the tenth year.

We operate a ferry service, and every five years the ferries come up for inspection. We just had an inspection that fortunately did not require a lot of repairs, but we have another one coming up. The last time, we had to spend \$500,000 to bring the ferries up to Coast Guard standards. We are planning on replacing the ferry service with a bridge, which will cost us \$16 million.

We have other improvements to do at our airport that will require money as well. Over the next five to 10 years, we have probably \$30 million to \$40 million worth of capital expenditures on the airport alone.

Senator Forrestall: You will have a great start if you have half that amount already in your kitty.

Mr. Peerenboom: We would be happy to give you our budget.

La CPT dispose des investissements substantiels en capital nécessaires. Un de ses investissements est affecté à la protection du rivage, qui profite à tous les citoyens. Comme vous le savez, le niveau élevé de l'eau du lac cette année a exigé des activités substantielles de protection du rivage. La CPT a dû faire des dépenses substantielles pour le dragage, ce qui, à son tour, protège les intérêts des citoyens de la ville en les prémunissant contre une inondation.

De plus, la réparation du quai massif, qui est aussi très importante, incombe entièrement à la commission portuaire. Il s'agit d'énormes dépenses.

Les surplus en capital de 20 millions de dollars vous seront littéralement remis. D'après ce qu'on nous a dit, ils seront répartis sur les cinq prochaines années, de sorte que le comité pourra constater à quel point cette réserve a fait l'objet d'une planification financière prudente. Il ne s'agit pas d'argent qu'on conserve dans une cagnotte à l'intention de quelqu'un d'autre. Cet argent a été prudemment mis de côté pour les réparations et les travaux d'immobilisation qui sont nécessaires à l'entretien vital de la zone portuaire.

Le sénateur Forrestall: Pourriez-vous me parler de l'un des principaux projets d'immobilisation?

M. Jakobek: M. Reid pourra vous faire part des projets exacts et vous donner quelques chiffres. Nous pouvons aussi vous remettre le plan quinquennal proprement dit.

M. Gary F. Reid, directeur général, Commission portuaire de Toronto: Il nous faudra notamment procéder à la réfection du toit de certains de nos terminaux. Pour la première fois depuis longtemps, nous devons aussi draguer la zone navigable.

Le sénateur Forrestall: Qui en est responsable?

M. Reid: La Garde côtière en était auparavant responsable, mais elle s'en est retirée, de sorte que nous devons le faire nous-mêmes. Dans notre port, le dragage de la zone navigable doit se faire tous les dix ans, et il y a dix ans qu'on ne l'a pas fait.

Nous exploitons un service de traversiers, et nous devons procéder à leur inspection tous les cinq ans. Nous venons tout juste d'en avoir une qui, heureusement, n'a pas dénoté qu'il fallait procéder à beaucoup de réparations, mais nous devons en faire une autre bientôt. La dernière fois, nous avons dû dépenser un demi-million de dollars pour faire en sorte que les traversiers soient conformes aux normes de la Garde côtière. Nous prévoyons remplacer le service de traversier par un pont, qui nous coûtera 16 millions de dollars.

Il nous faut apporter d'autres améliorations à notre aéroport, pour lesquels il nous faudra aussi déboursier de l'argent. Au cours des 5 à 10 prochaines années, nous devons consacrer probablement de 30 à 40 millions de dollars en dépenses en capital pour l'aéroport seulement.

Le sénateur Forrestall: Cela irait beaucoup mieux si vous aviez déjà la moitié du montant dans votre cagnotte.

M. Peerenboom: Nous serons heureux de vous remettre notre budget.

Mr. Jakobek: The sum of \$20 million is not sufficient for the capital projects this commission needs to do in the next five years.

Senator Forrestall: With all due respect, I could spend \$50 million in the Port of Halifax by sundown tomorrow. That is not what I am talking about. Toronto will continue to exist, and you will continue to do business and flourish. Even if you do not get the \$20 million, you will continue to bring a lot into the port, and nothing will happen to the City of Toronto or its environs that has not already happened. I hope you do get it. I just want you to be aware that some people would like to know the ins and outs.

Mr. Jakobek: There is one point missing. Since 1991, when this land was taken from the THC, putting it into a deficit position, it has been able to do less capital improvement and maintenance work than it normally has done.

In the last four months, I have dealt with 64 different budgets in the city's municipal budget. Yes, a bureaucrat will find a way to spend any amount of money given to him or her, but I tell you that, even with a \$20 million reserve, this capital budget is actually under-funded. If it were not, I would be the first one to try to grab it because I have other problems and pressures elsewhere, but I can tell you that they are under-financed.

Senator Forrestall: How much would you sweeten the pot by annually?

Mr. Jakobek: The capital reserve has been decreasing substantially over the last five or seven years.

Senator Forrestall: You have been using it?

Mr. Jakobek: We have been using it. We can show you how we will use it over the next five years, and how it will be decreasing even further.

Senator Forrestall: Has any of that money gone back to the federal government?

Mr. Jakobek: No.

Mr. Reid: Under the current Toronto Harbour Commission Act, any surpluses go to the city.

Senator Milne: Mr. Jakobek, you were talking about the \$20 million in reserve. You were saying that \$15 million is set aside for a bridge to the Toronto Island airport. Is this a project that has been okayed by the new greater Toronto city council?

Mr. Peerenboom: It was okayed by the former City of Toronto.

Senator Milne: So is it in abeyance until the new city agrees?

Mr. Peerenboom: We have spent approximately \$2 million on environmental studies. We expect to have those finished by August or September of this year, and hope to build by November. We are ready to go.

M. Jakobek: La somme de 20 millions de dollars n'est pas suffisante pour les projets d'immobilisation que la commission doit entreprendre au cours des cinq prochaines années.

Le sénateur Forrestall: Avec tout le respect que je vous dois, je pourrais dépenser 50 millions pour le port de Halifax d'ici la fin de la journée de demain. Ce n'est pas de cela que je parle. Toronto continuera d'exister et vos affaires continueront d'être florissantes. Même si vous n'obtenez pas les 20 millions de dollars, vous continuerez d'apporter beaucoup au port, et la Ville de Toronto ou ses environs ne seront pas placés devant une situation qui ne s'est pas déjà produite. J'espère que vous l'aurez. Je veux simplement que vous sachiez que certaines personnes veulent connaître tous les détails.

M. Jakobek: Il y a un point qui manque. Depuis 1991, au moment où ce terrain a été enlevé à la CPT, ce qui l'a placée dans une position déficitaire, elle n'a pu faire autant d'amélioration des immobilisations et de travaux d'entretien qu'habituellement.

Au cours des quatre derniers mois, je me suis occupé de 64 budgets différents dans le budget municipal de la Ville. Oui, un bureaucrate trouve une façon de dépenser tout l'argent qu'on lui remet, mais laissez-moi vous dire que, même avec une réserve de 20 millions de dollars, ce budget des immobilisations est en réalité sous-financé. S'il ne l'était pas, je serais le premier à tenter de m'en emparer, parce que j'ai d'autres problèmes et urgences ailleurs, et je peux vous dire qu'il y a sous-financement.

Le sénateur Forrestall: Combien ajouteriez-vous à la cagnotte chaque année?

M. Jakobek: La réserve en capital a diminué substantiellement depuis 5 ou 7 ans.

Le sénateur Forrestall: Vous vous en êtes servi?

M. Jakobek: Nous nous en sommes servis. Nous pouvons vous montrer comment nous nous en servons au cours des cinq prochaines années et comment elle diminuera encore davantage.

Le sénateur Forrestall: Une partie de cette somme est-elle revenue au gouvernement fédéral?

M. Jakobek: Non.

M. Reid: En vertu de la Loi sur la Commission portuaire de Toronto actuelle, tous les surplus sont transférés à la municipalité.

Le sénateur Milne: Monsieur Jakobek, vous avez parlé des 20 millions de dollars en réserve. Vous avez dit que 15 millions de dollars étaient réservés pour un pont menant à l'aéroport des îles de Toronto. Ce projet doit-il être approuvé par le nouveau conseil municipal du Grand Toronto?

M. Peerenboom: Il a été approuvé par l'ancien conseil municipal.

Le sénateur Milne: Ainsi, le projet est en suspens jusqu'à ce que le nouveau conseil l'approuve?

M. Peerenboom: Nous avons dépensé environ 2 millions de dollars en études environnementales. Nous prévoyons que celles-ci se termineront vers les mois d'août ou septembre prochains, et espérons commencer la construction en novembre. Nous sommes prêts à commencer.

Senator Milne: Is the city ready to go?

Mr. Jakobek: I suspect the city council, which I sit on, will approve the bridge. Having said that, I will say that the full cost of the bridge will not be a drain on the capital budget, for the simple reason that the bridge will end up being self-financing. The cost of maintaining and operating the ferry service is so prohibitive that the elimination of the cost of running the ferry, and of its deficit, will finance the bridge.

At the end of the day, what I need to give you — you have asked for it and you should get it — is our five year capital plan, which will show you exactly how the money is being spent, and which will give you the historical trends. That will prove the point.

The fund has a capital plan which shows the \$20 million being exhausted in the near future, unless something is done. When this bill is passed and the divorce from the city is complete, the THC will be in a profit-generating mode, largely because of the actions of this commission to clean it up. It will be able to contribute more monies towards the capital program, which in turn should yield more profits again.

The Chairman: Are there any further questions, senators? Thank you very much for the interesting presentation.

Our next group of witnesses is from CAW, the Canada Seaway Workers. Welcome, and please proceed.

Mr. Gary Fane, National Director of Transportation of the CAW Canada Seaway Workers: My name is Gary Fane. I am accompanied today by Vince Hearn and Joel Fournier, both of whom work for the St. Lawrence Seaway Authority. Also in the room we have a number of other union representatives.

Our union represents about 215,000 members across the country in most major industries, including transportation. We have members in auto assembly, auto parts, aerospace, electronics, airlines, railways, trucking, fisheries, marine, mining, hospitality and anything else that our union can get its fingers into. We represent about 20,000 people in transportation, including 641 members working for the St. Lawrence Seaway Authority.

There are two bargaining groups at the St. Lawrence Seaway Authority. One is a supervisory group, and the second is a group of workers who basically run the St. Lawrence Seaway and make sure that vessels come up and down the St. Lawrence safely.

Quite candidly, with respect to our position on the Canada Marine Act and the privatization or commercialization of the St. Lawrence Seaway, we have always been opposed to this idea. We think it is a mistake to be doing this. We have a wonderful transportation system that works very well. It is owned by 30 million Canadians. In reality, this commercialization will be put in the hands of nine or ten shipping companies on the board.

Le sénateur Milne: La Ville est-elle prête à aller de l'avant?

M. Jakobek: Selon moi, le conseil municipal, auquel je siège, approuvera la construction du pont. Cela dit, je mentionnerai que le coût total du pont ne représentera pas une ponction dans le budget des immobilisations, pour la simple raison que le pont s'autofinancera. Le coût de l'entretien de l'exploitation du service de traversier est si prohibitif que son élimination et celle de son déficit financeront le pont.

Au bout du compte, ce que je dois vous remettre — que vous nous avez demandé et que vous devriez obtenir —, c'est notre plan quinquennal des immobilisations, qui vous montrera exactement comment l'argent est dépensé et qui vous mettra au fait des tendances historiques. Cela confirmera mon argument.

Le fonds a un plan d'immobilisation qui montre que les 20 millions de dollars seront épuisés dans un proche avenir, si rien n'est fait. Lorsque ce projet de loi sera adopté et que le divorce d'avec la Ville sera chose faite, la CPT générera des profits, surtout en raison des mesures prises par la commission pour faire du ménage. Elle pourra contribuer d'autres sommes au programme des immobilisations, qui devraient à leur tour générer d'autres profits.

La présidente: Avez-vous d'autres questions, sénateurs? Merci beaucoup de votre exposé, qui a été très intéressant.

Notre prochain groupe de témoins provient des TCA, les Travailleurs canadiens de la Voie maritime. Soyez les bienvenus. Veuillez commencer.

M. Gary Fane, directeur national des transports des TCA — Travailleurs canadiens de la Voie maritime: Je m'appelle Gary Fane. Je suis accompagné aujourd'hui de Vince Hearn et de Joel Fournier, qui travaillent tous deux pour l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent. Un certain nombre d'autres représentants syndicaux sont aussi présents ici.

Notre syndicat représente environ 215 000 membres dans tout le pays, qui oeuvrent dans la plupart des grandes industries, dont les transports. Certains de nos membres travaillent dans l'assemblage d'automobiles, les pièces d'auto, l'aérospatiale, l'électronique, les sociétés aériennes, les sociétés de chemin de fer, le camionnage, les pêches, la marine, les mines, l'accueil et partout où notre syndicat peut être présent. Nous représentons quelque 20 000 membres dans le secteur des transports, dont 641 travaillent pour l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent.

Il y a deux groupes de négociation à l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent. L'un est un groupe de supervision, et l'autre un groupe de travailleurs qui, fondamentalement, font fonctionner la Voie maritime du Saint-Laurent et surveillent la sécurité des navires qui remontent et descendent le Saint-Laurent.

Bien franchement, en ce qui concerne notre position face à la Loi maritime du Canada et à la privatisation ou à la commercialisation de la Voie maritime du Saint-Laurent, nous avons toujours été en désaccord. Nous pensons que c'est une erreur. Nous avons un magnifique réseau de transport qui fonctionne très bien. Trente millions de Canadiens en sont propriétaires. En réalité, cette commercialisation sera remise entre

We are not naive, though. This bill has already been through the House of Commons. We expect it will pass, so we are trying to live with that situation as it is and as it will be. We have tried to make suggestions that will allow us to live with this bill, suggestions that would be good for the customer, good for the country, and good for our employees who work there.

The majority of our employees have over 10 years of service. They like working for the St. Lawrence Seaway Authority. They consider it a career. Once employed there, people do not come and go, leave easily or leave quickly. They think it is a good place to work, and they think they are doing a meaningful job.

In the past, we have had job reductions, and we have some concern that commercialization will mean more job reductions. There comes a time when you reduce enough jobs that the system itself and the safety of the system are put into question, and we think we are there now. More job reductions will mean that safety aspects will be jeopardized.

In the last year, a new president and a new administration have come into existence. From our perspective, we have a good working relationship with Mr. Fournier, the new president, and with his new team. Labour relations matters are being handled in a fairly good, expeditious fashion, and problems are being resolved.

The company's new administration is looking for a partnership with the workers and with the union, a partnership that could improve the quality of service to customers, that could reduce costs and that could ensure that we continue to have a good transportation system. We share all of these ideas with the president; we oppose none of them.

We have concerns over the question of commercialization and whether it is premature. We know that in the United States a lot of discussion is taking place about a binational corporation running the St. Lawrence Seaway, that we will get together with the Americans and put together a group of people to run it. If this happens, we wonder why we would go through this process twice. Why commercialize it, put together a new board of people, and a year or two later start over? It does not make a lot of sense.

Criticisms are always levied at the government. In this scenario, we think the government would be wiser not to dash off with commercialization until they know exactly what they will do with the Americans.

In the United States, a debate is taking place in the House of Representatives about whether this proposal will go through and whether it is a good thing or a bad thing.

les mains des représentants de neuf ou dix compagnies de transport qui siègent au conseil.

Nous ne sommes pas naïfs tout de même. Le projet de loi a déjà été présenté devant la Chambre des communes. Nous nous attendons à ce qu'il soit adopté, nous essayons donc d'accepter la situation telle qu'elle est et telle qu'elle sera. Nous avons tenté de formuler des suggestions qui nous permettront de vivre avec ce projet de loi, des suggestions qui seraient bonnes pour le consommateur, pour le pays et pour nos employés qui travaillent là.

La plupart de nos employés comptent plus de 10 ans de service. Ils aiment travailler à l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent. C'est leur carrière. Une fois qu'ils sont embauchés, les travailleurs ne font pas qu'aller et venir, ils ne quittent pas facilement ou rapidement leur emploi. Ils considèrent que c'est un bon endroit où travailler, et ils pensent que leur travail est gratifiant.

Par le passé, nous avons subi une réduction du nombre d'emplois et nous sommes inquiets du fait que la commercialisation entraînera d'autres pertes d'emplois. Parfois, on en arrive à un point où on élimine assez d'emplois pour que le système lui-même et la sécurité du système soient remis en question, et voilà où nous en sommes aujourd'hui. D'autres pertes d'emploi constitueront une menace pour la sécurité.

Au cours de l'année dernière, on a mis en place un nouveau président et une nouvelle administration. À nos yeux, nous avons une bonne relation de travail avec M. Fournier, le nouveau président, et avec sa nouvelle équipe. Les questions de relations de travail sont réglées de manière assez juste et rapide, et les problèmes sont résolus.

La nouvelle administration de l'entreprise recherche un partenariat avec les travailleurs et le syndicat, un partenariat qui pourrait améliorer la qualité des services aux clients, qui pourrait réduire les coûts et qui pourrait continuer de nous assurer un bon réseau de transport. Nous partageons toutes ces idées avec le président, nous n'en rejetons aucune.

Nous sommes préoccupés au sujet de la question de la commercialisation, et nous nous demandons si elle n'est pas prématurée. Nous savons qu'aux États-Unis, on discute énormément de la possibilité qu'une entreprise binationale exploite la Voie maritime du Saint-Laurent, que nous nous joignons aux Américains pour former un groupe qui sera chargé de l'exploiter. Si cela doit arriver, nous nous demandons pourquoi nous devrions subir deux fois ce processus. Pourquoi la commercialiser, mettre en place une nouvelle administration, et tout recommencer dans un an ou deux? Cela n'a pas beaucoup de sens.

On critique toujours le gouvernement. Dans ce scénario, nous croyons que le gouvernement serait plus avisé de ne pas se lancer rapidement dans la commercialisation avant de savoir exactement ce qu'il fera avec les Américains.

Aux États-Unis, les membres de la Chambre des représentants débattent de la question qui consiste à déterminer si cette proposition sera acceptée, et si elle est ou non une bonne idée.

It is not surprising that we have some strong self-interest for the members we represent. All of our members have more than 10 years of service. In the past, they have been in the public service superannuation pension plan. If there is any opportunity for your committee, Madam Chair, to do something constructive to help the employees who work there and to help the shippers, we think this would be the place.

Some of you may know that the public service superannuation pension plan is a good plan and a healthy plan. We do not enter into negotiations on the pension plan in each trip to the bargaining table because the terms are already set, such as how much the employees pay, how much the employer pays and how much the government is putting in. The amount of money that people get out of the pension plan is already set.

In the last round of negotiations, when we knew commercialization was coming, the company wanted us to sign a one-year collective agreement so that the new owners — if I can use that term — would have a fair say as how the world will change. They wanted some control, and they wanted to be in a flexible position.

The number one concern for our members is what will happen to the pension plan. We ended up signing a letter of understanding that said that people could transfer from the superannuation pension plan into the next plan. The letter of understanding also stipulated that in the event of a dispute over the quality of the plan, a third party — an arbitrator — could be brought in to oversee the process. This is how we have attempted to resolve the problem.

Things get a little frantic when it comes to collective bargaining. The bargaining process was in its 14th month and the company wanted us to sign a one-year agreement. We took the position that that would not be very wise. We said that we would ratify a collective agreement and on the same day take a strike vote. Now that gives two different messages to the customers, to the shippers and to the government, which did not make a lot of sense. Under the guidance of the new president, we ended up signing a new collective agreement for two years, which will end at the end of this year.

We have been debating the issue of the pension plan. Quite candidly, the pension plan debate to transfer one to the other will not finish this year, so we will end up opening the bargaining with exactly the same question in front of us.

If you are the user group sitting on the board and you take a good look at cost, one of the things you will want to do is curtail the cost of the pension plan. Right now, employees put in about 5 per cent. The St. Lawrence Seaway Authority puts in about 5 per cent. The government, given the way the plan is structured, ends up putting in the equivalent of 6 per cent or 7 per cent.

Notre intérêt marqué pour les membres que nous représentons n'est pas surprenant. Tous nos membres comptent plus de 10 années de service. Par le passé, ils étaient visés par le régime de pensions de retraite de la fonction publique. Madame la présidente, si votre comité a l'occasion d'entreprendre quelque chose de constructif pour aider les employés qui travaillent à cet endroit et les expéditeurs, nous pensons que vous devriez profiter de l'occasion.

Certains d'entre vous savez peut-être que le régime de pensions de retraite de la fonction publique est un régime intéressant et solide. Nous ne nous lançons pas dans des négociations sur le régime de pensions chaque fois que nous nous retrouvons à la table de négociations, parce que les conditions sont déjà déterminées, notamment la part que doit payer l'employé, la part payée par l'employeur et la part du gouvernement. Le montant d'argent que les gens obtiennent du régime de pensions est déjà déterminé.

Au cours de la dernière ronde des négociations, lorsque nous savions que la commercialisation était en vue, l'entreprise voulait que nous signions une convention collective d'un an pour que les nouveaux propriétaires — si je peux m'exprimer ainsi — aient leur mot à dire sur les changements qui s'amorceraient. Ils voulaient un certain contrôle et ils souhaitaient bénéficier d'une certaine souplesse.

La principale préoccupation de nos membres est la suivante: qu'arrivera-t-il au régime de pensions? Nous avons fini par signer une lettre d'accord qui mentionnait que les gens pourraient passer du régime de pensions de retraite à l'autre régime. La lettre d'accord précisait aussi que, dans le cas d'un différend au sujet de la qualité du plan, un tiers — un arbitre — pourrait prendre part au processus. Voilà comment nous avons tenté de résoudre le problème.

Les choses se corsent un peu au moment de la négociation collective. Le processus de négociation durait depuis 14 mois, et l'entreprise voulait que nous signions un accord d'un an. Nous pensions que ce n'était pas très sage. Nous avons dit que nous ratifierions une convention collective et que, le même jour, nous tiendrions un vote de grève. Cela envoyait deux messages différents aux clients, aux expéditeurs et au gouvernement, ce qui n'avait pas beaucoup de sens. Sous la gouverne du nouveau président, nous avons fini par signer une nouvelle convention collective de deux ans, qui viendra à échéance à la fin de l'année.

Nous avons débattu la question du régime de pensions. Franchement, le débat sur le régime de pensions, qui consiste à passer de l'un à l'autre régime, ne sera pas réglé cette année, et nous entamerons donc les prochaines négociations avec exactement la même question.

Si vous êtes le groupe utilisateur présent au conseil, et que vous examinez soigneusement les coûts, l'une des choses que vous voudrez faire sera de réduire les coûts du régime de pensions. Actuellement, les employés contribuent environ 5 p. 100; l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent verse environ 5 p. 100; le gouvernement, compte tenu de la structure du plan, y verse l'équivalent de 6 à 7 p. 100.

For our members who pay into this plan, this is their security and their long-term lifeline. This is their RRSP plan, to put it bluntly. This is the plan that will properly take care of their spouse, should they pass away.

The company only wants to set up the new pension plan when it transfers \$160 million or \$170 million from the present public service pension plan to the new plan. It cannot work unless you do that.

Our members, of course, would rather stay exactly where they are, and that is not impossible to do. An order in council could enable it. Proper guidance from this committee could enable it.

We are worried that, as soon as the commercialization takes place, there will be a national strike by our membership because people are worried about their pension plan.

We are not sure whether commercialization will stay as it is, or whether a binational committee will manage the seaway. Therefore, we will end up doing this more than once, which does not make any sense. I do not think that we are being demanding. We are not asking for an additional contribution by the employers. We are simply trying to protect what our members presently have.

We nearly had a strike last November. That would have created difficulties on the St. Lawrence Seaway because ships are trying to leave it at that time. No one wants to have that type of dispute. Imagine having a dispute over something you already have.

With regard to the idea of moving into a new plan, the federal government will have to move over at least \$170 million. We will then have a debate. The employer will want to have a less rich plan, and we will not want that to happen. With this union, that will not happen. Therefore, we will have a conflict while we are trying to establish a new, quality relationship with the new administration.

As I said before, we know we cannot stop commercialization from happening. We are trying to live with it.

We find it quite interesting that the user group will be put on the new board to run the facility. No one consulted the representatives of the workers who will have to live with the decisions made by the new board. The new non-profit board will be out to cut costs. There will be a debate on how the seaway will run, and that will affect our members and our customers. The union has been excluded from the board, however, and is not present even in an advisory capacity.

We know that the world is changing. We know that things cannot stay the way they are. We also know that the seaway made money last year. Our members are happy to be working there, and we think that we are doing a good job of adding to the economy of the entire country. We do not wish to stand in the way of that growth, but we do have some concerns.

Pour nos membres qui contribuent à ce régime, il s'agit de leur sécurité, de leur filet de sécurité à long terme. À vrai dire, il s'agit de leur REER. S'ils décèdent, c'est le régime qui prendra convenablement soin de leur conjoint.

L'entreprise veut mettre en place le nouveau régime de pensions seulement au moment où elle transférera 160 millions ou 170 millions du régime de pensions de retraite de la fonction publique au nouveau régime. On ne peut y parvenir autrement.

Nos membres, bien sûr, préféreraient rester exactement là où ils en sont, et cela n'est pas impossible. Un décret pourrait le permettre. Une directive appropriée de la part du présent comité le permettrait.

Nous craignons que, aussitôt que la commercialisation sera lancée, nos membres ne déclenchent une grève nationale parce qu'ils sont inquiets au sujet de leur régime de pensions.

Nous ne sommes pas certains que la commercialisation restera telle qu'elle, ou si un comité binational administrera la voie maritime. Par conséquent, nous devons recommencer le processus, ce qui n'a aucun sens. Je ne crois pas que nous sommes exigeants. Nous ne demandons pas une contribution additionnelle de la part des employeurs. Nous essayons simplement de protéger les acquis de nos membres.

Nous avons frôlé la grève en novembre dernier. Elle aurait causé des difficultés sur la Voie maritime du Saint-Laurent, parce que les navires essaient de partir à ce moment-là. Personne ne veut se retrouver avec ce genre de différend. Imaginez un différend à propos de quelque chose que vous possédez déjà.

En ce qui concerne l'idée de passer à un nouveau régime, le gouvernement fédéral devra transférer au moins 170 millions de dollars. Cela devrait déclencher un débat. L'employeur voudra disposer d'un régime de pensions moins avantageux, et nous ne voudrions pas que cela arrive. Avec le syndicat en place, cela n'arrivera pas. Nous aurons donc un conflit au moment où nous tenterons d'établir une nouvelle relation de qualité avec la nouvelle administration.

Comme je l'ai mentionné auparavant, nous savons que nous ne pouvons empêcher la commercialisation. Nous tentons de vivre avec cette réalité.

Nous jugeons assez intéressant le fait que le groupe d'utilisateurs participe au nouveau conseil chargé d'exploiter les installations. Personne n'a consulté les représentants des travailleurs qui devront composer avec les décisions prises par le nouveau conseil. Le nouveau conseil sans but lucratif voudra réduire les coûts. On débattera de la façon d'exploiter la voie maritime, et cela touchera nos membres et nos clients. Toutefois, le syndicat a été exclu du conseil et il n'est même pas présent à titre consultatif.

Nous savons que le monde évolue. Nous savons que les choses ne peuvent rester comme elles sont. Nous savons aussi que la voie maritime a réalisé des profits l'an dernier. Nos membres sont heureux de travailler là, et nous pensons que nous faisons un bon travail en contribuant à l'économie du pays entier. Nous ne souhaitons pas empêcher cette croissance, mais nous avons certaines préoccupations.

We would be pleased to have you focus on the issue of the pension plan. That would give our members some relief, which would add to a climate of positive labour relations in the seaway in the years to come.

The Chairman: To what extent did you participate in discussions with the government and the user groups proposed to take over the operation and control of the seaway?

Mr. Fane: We were not invited to participate in the original discussions. That information which we did receive usually came to us second-hand, from the former president. The new president is communicating with us effectively, but throughout the entire process we have had little input.

The Chairman: Do you believe the new group proposed to run the seaway will be any more effective than the existing set-up? Where do you think new efficiencies can be found?

Mr. Fane: No, we do not think the new group will run the seaway any better. We think that the present administration, which is also making money, is doing a fairly good job.

I hope that you will not find this rude, but we sometimes think that it is like putting the fox in charge of the chicken coop. The shipping magnates are being told that, although many people use the facility, nine of them will be allowed to control it, because they have a vested interest. I would not expect our union to be allowed to control it, because we have a vested interest. The costs may go up and employees' benefits may go up higher.

We believe that the government rushed somewhat to change transportation policy. This looks a little like the airports. They gave away the good airports, but they cannot give away the ones that are not money makers. We believe that this is premature.

The Chairman: Are you aware of the terms under which airport employees were transferred to airport authorities? Did those employees keep their pension plans?

Mr. Fane: One large group in particular did not keep its pension plan. It was transferred to NAV CANADA. To be candid, the transfer was done properly.

There are three differences in this situation. First, the government still owns the facility. Second, the lease arrangements are for five to ten years. Third, they are already talking about doing something different with the facility, such as getting into a new relationship with the Americans. There are some similarities, but there are some differences as well.

The Chairman: Have all your concerns about the continuity of employment benefits been accommodated? You mentioned pension plans, but what about other benefits?

Nous serions heureux de connaître vos vues sur la question du régime de pensions. Nos membres seraient rassurés, ce qui renforcerait le climat de travail positif au sein de la voie maritime pour les prochaines années.

La présidente: Dans quelle mesure avez-vous participé aux discussions avec le gouvernement et les groupes d'utilisateurs proposés qui seront chargés de l'exploitation et du contrôle de la voie maritime?

M. Fane: Nous n'avons pas été invités à participer aux discussions initiales. L'information que nous avons reçue provenait habituellement de façon dérivée, de l'ancien président. Le nouveau président communique effectivement avec nous, mais pendant tout le processus, nous avons eu peu d'informations.

La présidente: Croyez-vous que le nouveau groupe proposé pour exploiter la voie maritime sera plus efficace que l'administration actuelle? Selon vous, qu'est-ce qui pourrait être plus efficient?

M. Fane: Non, nous ne pensons pas que le nouveau groupe administrera mieux la voie maritime. Nous pensons que l'administration actuelle, qui réalise aussi des profits, se débrouille assez bien.

J'espère que vous ne nous trouverez pas impolis, mais parfois nous pensons que c'est comme laisser entrer le loup dans la bergerie. On dit aux magnats du transport maritime que même si un grand nombre d'intervenants utilisent les installations, neuf d'entre eux auront le droit de la contrôler, parce qu'ils ont un intérêt direct. Je ne m'attends pas à ce que notre syndicat ait la permission de la contrôler parce que nous avons un intérêt direct. Les coûts peuvent augmenter, et les avantages des employés peuvent augmenter davantage.

Nous croyons que le gouvernement s'est empressé quelque peu de modifier la politique en matière de transport. Cela rappelle un peu la question des aéroports. Il a cédé les aéroports rentables, mais il ne peut pas céder ceux qui ne réalisent pas de profits. Nous croyons qu'il est trop tôt.

La présidente: Êtes-vous au courant des conditions selon lesquelles les employés des aéroports ont été transférés aux administrations aéroportuaires? Ces employés ont-ils conservé leur régime de pensions?

M. Fane: Un groupe important en particulier n'a pas conservé son régime de pensions. Il a été transféré à NAV CANADA. Pour être franc, le transfert a été bien effectué.

Soulignons trois différences dans la situation présente. Premièrement, le gouvernement possède encore les installations. Deuxièmement, le bail s'échelonne sur cinq à dix ans. Troisièmement, on parle déjà de faire autre chose avec les installations, entre autres, de conclure un nouvel accord avec les Américains. On note certaines similitudes, mais il existe aussi des différences.

La présidente: S'est-on penché sur toutes vos préoccupations relatives à la continuité des avantages sociaux? Vous avez mentionné les régimes de pensions, mais qu'en est-il des autres avantages?

Mr. Fane: If you are referring to wages and the collective agreement, we feel confident that we can do business with the new president, Mr. Fournier. The pension plan seems to be somewhat out of his control, however.

If the pension plan is transferred and the employees elect not to transfer their invested money, which they can quite legally do, there will be a brand new pension plan. The owner will not want to contribute that much. Since the asset was not transferred, they cannot even make money on the asset transfer.

That is where we are heading. The new management group is expecting that the employees will transfer their \$160 million or \$170 million, that they will invest it wisely, and that will take care of future increases they may have to pay. Invested properly, that would have a very good effect.

Our members will not be transferring, however, and we cannot give them one good reason why they should transfer their past service. We have no choice on future service. If you have 28 years of service, there is no good reason to transfer your pension to a group of owners unknown to you.

We think we can work out issues such as salary and other benefits, even if it requires having a fight. The pension issue is a no-win situation for everyone, however.

Senator Forrestall: I understand your concern about transfer of pension arrangements. I was surprised to learn that you pay five per cent, the seaway pays five per cent and the governments six per cent?

Mr. Vince Hearn, Chairman, CAW Canada Seaway Workers: The government pays seven per cent, I believe.

Senator Forrestall: Seven per cent and the seaway pays five per cent?

Mr. Hearn: There is 15 per cent in total.

Senator Forrestall: Between the seaway and the government?

Mr. Fane: Yes.

Senator Forrestall: They pay that indexing over and above your cost?

Mr. Fane: It is the same pension plan and same payment plan, I believe, for every employee of the federal government.

Senator Forrestall: It sounded a little sweeter coming from you.

Mr. Fane: I tried to make it sound positive, yes.

Senator Forrestall: I can understand that. The challenge that is presented to the workers, the employees, the users and the provincial governments of Quebec and Ontario, because they are equally involved with the movement in the United States for a binational seaway, has some mid-to-long-term implications which

M. Fane: Si vous voulez dire les salaires et la convention collective, nous sommes confiants de pouvoir en discuter avec le nouveau président, M. Fournier. Le régime de pensions semble toutefois échapper à son contrôle.

Si le régime de pensions est transféré, et que les employés choisissent de ne pas transférer leur argent investi — ce qui est tout à fait possible sur le plan juridique — il y aura un régime de pensions complètement nouveau. Le propriétaire ne voudra pas verser une contribution aussi élevée. Comme l'actif n'a pas été transféré, il ne peut même pas réaliser des profits sur le transfert de l'actif.

Voilà où nous allons: le nouveau groupe de gestion s'attend à ce que les employés transfèrent leurs 160 millions ou 170 millions de dollars, qu'ils l'investissent judicieusement, et il espère que cela réglera la question des futures augmentations qu'il devrait peut-être payer. Si ces fonds sont bien investis, le résultat serait très intéressant.

Cependant, nos membres ne transféreront pas leurs états de service antérieurs, et nous ne pouvons pas leur donner une bonne raison de le faire. Nous n'avons aucun choix quant aux états de service à venir. Si vous comptez 28 années de service, il n'existe aucune bonne raison de transférer votre pension à un groupe de propriétaires qui vous est inconnu.

Nous pensons pouvoir régler les questions comme les salaires et les autres avantages, même s'il faut se battre. Toutefois, il n'y a aucun gagnant en ce qui concerne la question du fonds de pension.

Le sénateur Forrestall: Je comprends votre inquiétude au sujet du transfert du régime de pensions. J'ai été surpris d'apprendre que vous payez 5 p. 100, que la voie maritime verse 5 p. 100, et le gouvernement, 6 p. 100.

M. Vince Hearn, président, TCA — Travailleurs canadiens de la Voie maritime: Le gouvernement paye 7 p. 100, je pense.

Le sénateur Forrestall: Sept pour cent, et l'Administration de la voie maritime paye 5 p. 100?

M. Hearn: C'est 15 p. 100 au total.

Le sénateur Forrestall: Partagés entre l'Administration de la voie maritime et le gouvernement?

M. Fane: Oui.

Le sénateur Forrestall: Ils paient ce montant en plus de votre coût?

M. Fane: Je crois qu'il s'agit du même régime de pensions et du même régime de paiement pour chaque employé du gouvernement fédéral.

Le sénateur Forrestall: Ça semblait un peu plus avantageux de la façon dont vous en parliez.

M. Fane: J'ai essayé de faire en sorte que ça ait l'air positif, oui.

Le sénateur Forrestall: Je peux comprendre cela. Le défi que doivent relever les travailleurs, les employés, les utilisateurs et les gouvernements provinciaux du Québec et de l'Ontario, parce qu'ils participent tous deux également au mouvement qui s'amorce aux États-Unis en vue de mettre en place une voie

must be considered. Have you sought to have the question deferred until such time as this question has been resolved?

Mr. Hearn: The pension?

Senator Forrestall: Yes, the pension deferred.

Mr. Hearn: We wrote to the Treasury Board and asked them to defer it. They wrote back and told us that they can only defer it for a short period of time and that the only way we could stay under the Superannuation Act would be by way of an order in council.

Senator Forrestall: They did not tell you why they could only defer it for a short period of time?

Mr. Hearn: They said that there was no legislation saying that we must stay in the superannuation or must leave but normally they do not allow a commercialized business to stay under the Superannuation Act. The only way that we would be allowed to stay in would be for the government to have an order in council.

The Chairman: Could you send us a copy of that letter?

Mr. Hearn: Yes. I went through the Speaker of the House and he forwarded my request on to the Treasury Board and they sent me a reply.

Senator Forrestall: That is rather interesting. What does your counsel say about it?

Mr. Fane: Basically, our counsel has advised us that only the cabinet could pass an order in council to make this types of arrangement. We attacked it a different way and said instead of leaving people there permanently could they leave them in temporarily for five to ten years depending on the lease arrangement and we were given basically the same answer.

When we dealt with the past president of the company he said bluntly that it was impossible. Later we found out from one of the users that they were thinking about taking over the pension plan. They would get \$170 million put into an account and they would be able to manage it themselves. We were going from negative to negative.

Senator Forrestall: You would not know what to do with that \$170 million if it was given to you, would you?

Mr. Fane: We would simply want to ensure that it was taken care of safely.

Senator Forrestall: It surprises me. That is a great deal of money to be given to you. Depending on how they gave it to you you would need to get it working immediately at the best possible returns and you are not in the business of doing that. You are not in the business of managing money.

Mr. Fane: We definitely have no interest in managing the pension funds. That would not be a priority of ours, to be honest.

maritime binationale, comporte certaines répercussions à moyen et à long termes qui doivent être prises en considération. Avez-vous tenté de retarder la question jusqu'à ce qu'elle soit réglée?

M. Hearn: La pension?

Le sénateur Forrestall: Oui, retarder la question de la pension.

M. Hearn: Nous avons écrit au Conseil du Trésor pour demander qu'elle soit différée. On nous a répondu qu'elle ne pouvait être différée que pour une courte période, et que la seule façon pour nous de demeurer assujettis à la Loi sur la pension de la fonction publique serait de demander un décret.

Le sénateur Forrestall: On ne vous a pas dit pourquoi elle ne pouvait être différée que pour une courte période?

M. Hearn: On nous a dit qu'aucune loi ne précise que nous devons demeurer assujettis au régime de pensions ou que nous devons quitter, mais normalement, on ne permet pas à une entreprise commercialisée de demeurer assujettie à la Loi sur la pension de la fonction publique. Nous serions autorisés à demeurer visés par ce régime seulement si le gouvernement adoptait un décret.

La présidente: Pouvez-vous nous envoyer une copie de cette lettre?

M. Hearn: Oui, j'ai fait cette démarche par l'entremise du Président de la Chambre des communes, et il a transmis ma demande au Conseil du Trésor; le Conseil du Trésor m'a répondu.

Le sénateur Forrestall: C'est intéressant. Que vous a dit votre conseiller juridique à ce sujet?

M. Fane: En fait, notre conseiller juridique nous a informés que seul le Cabinet pouvait adopter un décret dans ces cas. Nous nous sommes attaqués au problème sous un angle différent, et avons demandé si, plutôt que de laisser les gens assujettis à ce régime de manière permanente, on pouvait peut-être les laisser dans ce régime temporairement, pendant cinq ou dix ans, selon les dispositions du bail; nous avons essentiellement obtenu la même réponse.

Quand nous en avons discuté avec l'ancien président de l'entreprise, il nous a carrément dit que c'était impossible. Plus tard, un des utilisateurs nous a appris qu'ils pensaient reprendre le régime de pensions. Ils feraient verser 170 millions de dollars dans un compte, et ils seraient capables de les gérer eux-mêmes. Nous allions de mal en pis.

Le sénateur Forrestall: Vous ne sauriez pas quoi faire avec ces 170 millions de dollars si on vous les donnait n'est-ce pas?

M. Fane: Nous voulions simplement nous assurer qu'on s'en occupait bien.

Le sénateur Forrestall: Cela me surprend. C'est un montant d'argent considérable qu'on vous aurait donné. Selon la façon dont il vous serait versé, vous devriez le faire fructifier immédiatement pour obtenir les meilleurs résultats possibles, et vous n'êtes pas en position de le faire. Vous ne vous occupez pas de gérer des fonds.

M. Fane: Nous n'avons absolument aucun intérêt à gérer les fonds de pension. Sincèrement, ce ne serait pas l'une de nos priorités.

Mr. Hearn: We view staying under the Superannuation Act as five-to-ten-year lease of which either side can say, "We tried it, we do not like it. Whether we get a reciprocal agreement under the Superannuation Act or not it is further disruption and we are changing back to a different pension plan." They are proposing that there be a two-tier pension plan. If we go into this binational commission when it forms a binational corporation will there be a new pension plan for the corporation and will our lives then be disrupted again?

Senator Forrestall: You said that your leadership would be prepared to take the question of a strike on this matter to your membership. Would you care to elaborate on that?

Mr. Fane: If bargaining in a reasonable way is not possible, quite candidly we still have the right to peacefully withdraw our services. This issue is so explosive for our members that in our union we have a philosophy: If the members are going one way, if you are in charge you had better make sure you are leading them because that is the only way you will remain in charge. There could be more than one major disruption over this issue. It is not a matter of something we wish to change. We had what we considered a very good plan and members paid their share. There was a comfort level. However, there is no doubt in my mind that, in either this round of negotiations or the next one, if this issue cannot be resolved the St. Lawrence Seaway will be closed by our members and I do not take great pride in that. There are times that I do take great pride in having a dispute over something important. This is one for which I think we should be able to find a resolution.

Senator Forrestall: Have you taken any preliminary steps leading to approval from your rank and file of a vote?

Mr. Fane: Last November, after 14 months of bargaining and the employer telling the past president that he could only sign a one-year collective agreement, we had a vote to have an illegal strike. That came in at 92 per cent. The date was picked and off we went. The new president intervened and we ended up trying to sidestep the pension argument because it was a year or two in the future. We put together a letter of understanding that said that if they were planning to transfer the new pension plan should mirror the former one. It is never a problem having a fight. Finding a solution is more of a problem.

Senator Forrestall: Sometimes in the heat of the battle you get a solution you do not really want.

Mr. Fane: This is true.

Senator Forrestall: I commend you for your early negotiations and I have complete empathy with your concerns and particularly your concern about the unknown. There is nothing proven out there, least of all your capacity to properly handle the transfer of that fund immediately. I think they would need to retain control. If they retain control there should be a realization that perhaps they

M. Hearn: Nous prévoyons demeurer assujettis à la Loi sur la pension de la fonction publique encore cinq à dix ans, au terme desquels l'une des parties pourrait dire: «Nous avons essayé, mais cela ne nous a pas plu. Que nous obtenions ou non un accord réciproque dans le cadre de la Loi sur la pension de la fonction publique, il s'agit d'une autre perturbation, et nous voulons en revenir à un régime de pensions différent». Ils proposent un régime de pensions à deux paliers. Si nous participons à cette commission binationale au moment où elle formera une entreprise binationale, l'entreprise disposera-t-elle d'un nouveau régime de pensions, et nos vies seront-elles de nouveau perturbées?

Le sénateur Forrestall: Vous avez dit que votre direction était prête à soumettre cette question à un vote de grève auprès de vos membres. Pouvez-vous préciser davantage?

M. Fane: S'il est impossible de négocier raisonnablement, je vous avouerai en toute franchise que nous avons encore le droit de retirer tranquillement nos services. Cette question est si délicate pour nos membres que notre syndicat a adopté un principe: si les membres choisissent une orientation et que vous êtes responsable, assurez-vous de les diriger, parce que c'est la seule façon de demeurer responsable. Cette question pourrait entraîner plus d'une perturbation majeure. Il ne s'agit pas de quelque chose que nous souhaitons changer. Nous avons ce que nous considérons être un très bon régime, et les membres payaient leur part. Ils avaient un sentiment de sécurité. Toutefois, je ne doute pas que si cette question ne peut être réglée, que ce soit au cours de cette ronde de négociations ou de la prochaine, la Voie maritime du Saint-Laurent sera fermée par nos membres, et je n'en suis pas très fier. Parfois, je suis très fier de devoir défendre quelque chose d'important. Dans le cas qui nous occupe, je crois qu'il s'agit d'un problème que nous devrions être capables de régler.

Le sénateur Forrestall: Avez-vous fait des démarches préliminaires pour obtenir l'approbation de vos membres concernant un vote?

M. Fane: En novembre dernier, après 14 mois de négociations où l'employeur a dit à l'ancien président qu'il ne pouvait que signer une convention collective d'un an, nous avons voté en faveur de la grève illégale, à 92 p. 100. La date a été établie, et nous sommes allés en grève. Le nouveau président est intervenu, et nous avons tenté de contourner la question de la pension parce qu'elle ne devait se poser qu'un ou deux ans plus tard. Nous avons rédigé une lettre d'accord mentionnant que si l'employeur prévoyait transférer le nouveau régime de pensions, celui-ci devrait refléter l'ancien. Ce n'est jamais difficile d'engager une bataille. Trouver une solution est beaucoup plus problématique.

Le sénateur Forrestall: Parfois, au coeur de la bataille, vous obtenez une solution que vous ne souhaitez pas vraiment.

M. Fane: C'est vrai.

Le sénateur Forrestall: Je vous félicite d'avoir engagé tôt les négociations, et je comprends parfaitement vos préoccupations, particulièrement lorsque vous vous inquiétez face à l'inconnu. Rien n'a été prouvé, encore moins votre capacité de vous occuper convenablement du transfert immédiat de ce fonds. Je pense qu'ils devraient conserver le contrôle. S'ils conservent le contrôle, ils

should spread it out over a longer period of time and await the outcome of the binational commission.

Mr. Fane: That would make so much more sense in our view.

Senator Forrestall: It is a quiet issue, it is not a burning issue in Canada. I doubt we will hear about it from anyone else who comes in front of us and to that extent I agree with you.

Senator Roberge: Do you think that grand-fathering in would solve the problem?

Mr. Fane: Yes, that would solve the problem.

Senator Forrestall: Not necessarily *ad infinitum*.

Mr. Fane: Sooner or later, the government will decide on a policy.

Senator Milne: You have spoken mainly about pension concerns, but your brief says more about job reduction. Would you like to expand on that?

Mr. Fane: We have about 600 members left at the seaway, which runs with approximately 700 members. We believe that the corporation has cut all of the fat and bureaucracy out of the corporation that it can find, including jobs in management. We have no pride in people losing their jobs, regardless of whether the job is a union job or not. We do not like to see people lose their jobs.

We already are very efficient. If the new group wants to be more efficient, meaning further cost cuts, we are worried that more reductions will affect both the safety and the quality of our work, and the president of the corporation certainly has agreed with us. At one stage, they were going to cut more than they already have, but we find that we cannot cut any more. It is not a matter of efficiency now; if further cuts are made, we will not be efficient.

If you are on the board and trying to lower costs for your own vessels, who will pay the price? The answer is the St. Lawrence Seaway, the government, the safety aspect, and our members. We do not think we can cut much more.

Senator Milne: You think of the 641 employees you represent as being rock bottom.

Mr. Fane: That is rock bottom. If 10 or 20 of them retire tomorrow, they will need to be replaced, or else the system will not run efficiently.

The Chairman: Thank you, Mr. Fane, for your presentation.

We will now hear from representatives from the Chamber of Maritime Commerce and the Canadian Shipowners Association.

[Translation]

Mr. Donald N. Morrison, President, Canadian Shipowners Association: My name is Donald Morrison and I am the President of the Canadian Shipowners Association. With me is Douglas Smith, President of the Chamber of Maritime Commerce. We are pleased to be here this afternoon to discuss Bill C-9, the Canada

vont peut-être réaliser qu'ils doivent l'étendre sur une période prolongée et attendre le résultat de la commission binationale.

M. Fane: Cela serait beaucoup plus sensé à nos yeux.

Le sénateur Forrestall: Au Canada, c'est une question discrète, ce n'est pas une question brûlante d'actualité. Je doute que nous en entendions parler de quiconque se présente devant nous et c'est pourquoi je suis d'accord avec vous.

Le sénateur Roberge: Croyez-vous qu'une clause de droits acquis réglerait le problème?

M. Fane: Oui, en effet.

Le sénateur Forrestall: Pas nécessairement pour toujours.

M. Fane: Tôt ou tard, le gouvernement adoptera une politique.

Le sénateur Milne: Vous avez parlé surtout de préoccupations au sujet de la pension, mais votre mémoire en dit davantage sur la réduction des emplois. Aimeriez-vous vous expliquer à ce sujet?

M. Fane: Il nous reste environ 600 membres à la voie maritime, qui fonctionne avec approximativement 700 membres. Nous croyons que l'entreprise a coupé tout le gras et la bureaucratie qu'elle pouvait couper, y compris les postes cadres. Nous ne sommes pas fiers du fait que les gens perdent leur emploi, peu importe que ce soit un poste syndiqué ou non. Nous n'aimons pas voir des gens perdre leur emploi.

Nous sommes déjà très efficaces. Si le nouveau groupe veut être encore plus efficace, ce qui suppose d'autres compressions, nous craignons que les réductions additionnelles n'influent sur la sécurité et la qualité de notre travail, et le président de la société est évidemment d'accord avec nous. À un moment donné, ils allaient réduire l'effectif encore plus que ce qu'ils ne l'avaient fait, mais nous réalisons que nous ne pouvons le réduire davantage. Ce n'est plus une question d'efficacité maintenant, si l'on procède à plus de compressions, nous ne serons pas efficaces.

Si vous siégez au conseil et que vous tentez de réduire les coûts pour vos propres navires, qui en paiera le prix? Réponse: la Voie maritime du Saint-Laurent, le gouvernement, la sécurité et nos membres. Nous ne pensons pas pouvoir couper davantage.

Le sénateur Milne: Vous pensez que les 641 employés que vous représentez est un niveau minimal.

M. Fane: C'est le niveau minimal. Si 10 ou 20 d'entre eux prennent leur retraite demain, ils devront être remplacés, sinon le système ne pourra fonctionner efficacement.

La présidente: Monsieur Fane, je vous remercie de votre exposé.

Nous entendrons maintenant des représentants de la Chambre de commerce maritime et de l'Association des armateurs canadiens.

[Français]

M. Donald N. Morrison, président, Association des armateurs canadiens: Je m'appelle Donald Morrison, président de l'Association des armateurs canadiens et je suis accompagné de M. Douglas Smith, président de la Chambre de commerce maritime. Nous sommes heureux de vous rencontrer cet

Marine Act. After our presentation, we will be happy to take your questions.

[English]

Mr. Douglas Smith, President, Chamber of Maritime Commerce: I would like to give you some background on the Chamber of Maritime Commerce, and tell you what we represent.

We are an industry association which brings together many sectors of the economy which depend on, or are affected by, a viable marine transportation system. Our organization is binational in scope — in other words, we have both American and Canadian members — and it is very broad-based. We represent commercial interests including Alberta grain producers, Saskatchewan potash producers, Manitoba commodity traders, the Ontario steel industry, salt producers, cement producers, the aggregate industry, power generation interests, Canadian and U.S. ports, Atlantic shippers, and Canadian and foreign flag vessel companies. What brings them all together is an interest in competitive marine transportation.

Our function as a chamber is to promote the use of this cost-effective and efficient mode of transportation, to promote the benefits it brings to Canada's economy, and to ensure that the overall importance of this environmentally friendly means of transporting materials is understood.

The Chamber of Maritime Commerce and its members support Bill C-9, and we applaud the Government of Canada's efforts to make Canada's ports as well as the Great Lakes-St. Lawrence waterway more competitive, efficient, and commercially oriented. The chamber and its members have been actively involved for the last four years in the review and consultation process leading to this bill. In fact, we are so committed to the direction of this bill and the need for competitive transportation that our organization, in conjunction with the Canadian Shipowners Association, has developed a vision document for the Great Lakes-St. Lawrence waterway. We have that document with us today, and we will leave it with you. This document builds on the directions and initiatives in Bill C-9, but goes further.

I should like to take a few moments to highlight for the members of the committee the uniqueness and the economic significance of the Great Lakes-St. Lawrence waterway, and its implications for Canada's marine policy. The region is home to one quarter of North America's population — more than 90 million people. It accounts for 40 per cent of U.S. manufacturing, and two-thirds of Canada's industrial production. The Great Lakes region accounts for 70 per cent of all U.S., and 67 per cent of all Canadian steel production. Nearly half of the *Fortune* 500 industrial companies are headquartered in the U.S. portion of the Great Lakes region. The vast majority of Canadian corporate head offices are in cities along the waterway.

après-midi pour discuter du projet de loi C-9, la Loi maritime du Canada. Nous serons disposés à répondre à vos questions après notre présentation.

[Traduction]

M. Douglas Smith, président, Chambre de commerce maritime: J'aimerais vous parler un peu de la Chambre de commerce maritime et vous décrire ce que nous représentons.

Notre association industrielle réunit de nombreux secteurs de l'économie qui dépendent d'un système de transport maritime viable, ou qui tout au moins sont touchés par un tel système. Notre organisation a une vocation binationale — autrement dit, nous comptons des membres américains et canadiens — et elle regroupe des intérêts très larges. Nous représentons des intérêts commerciaux, notamment les producteurs céréaliers de l'Alberta, les producteurs de potasse de la Saskatchewan, les courtiers en marchandises du Manitoba, l'industrie de l'acier en Ontario, les producteurs de sel, les producteurs de ciment, l'industrie du granulat, le secteur de l'énergie, les ports canadiens et américains, les sociétés de navigation de l'Atlantique, et les bateaux battant pavillon canadien ou étranger. L'élément unificateur de tous ces intérêts, c'est la volonté de disposer d'un réseau de transport maritime qui soit concurrentiel.

La fonction de notre Chambre consiste à promouvoir l'utilisation d'un mode de transport rentable et efficient, à faire valoir les avantages qu'il procure à l'économie canadienne et à s'assurer que l'importance globale de cette façon «écologique» de transporter des marchandises est bien comprise.

La Chambre de commerce maritime appuie l'adoption du projet de loi C-9. Nous félicitons le gouvernement du Canada d'avoir déployé des efforts pour faire des ports canadiens aussi bien que de la voie navigable des Grands Lacs et du Saint-Laurent un réseau plus concurrentiel, plus efficient et plus favorable au commerce. La Chambre et ses membres prennent une part active depuis quatre ans au processus d'examen et de consultation qui a conduit au dépôt de ce projet de loi. De fait, nous croyons à ce point à l'orientation que reflète ce projet de loi et à la nécessité de disposer d'un réseau de transport concurrentiel que notre organisation, de concert avec l'Association des armateurs canadiens, a produit une «vision» de la voie navigable des Grands Lacs et du Saint-Laurent. Nous avons apporté le document avec nous aujourd'hui. Nous vous le laisserons. Ce document fait fond sur les orientations et les initiatives que renferme le projet de loi C-9, mais pousse les choses plus loin.

J'aimerais prendre quelques instants pour signaler aux membres du comité le côté unique et l'importance économique de la voie navigable des Grands Lacs et du Saint-Laurent, aussi bien que ses conséquences pour la politique maritime du Canada. La région abrite le quart de la population de l'Amérique du Nord — soit plus de 90 millions de personnes. Elle compte pour 40 p. 100 de la fabrication aux États-Unis et pour les deux tiers de la production industrielle au Canada. La région des Grands Lacs peut revendiquer 70 p. 100 de la production américaine d'acier et 67 p. 100 de la production canadienne. Près de la moitié des 500 grandes sociétés primées par la revue *Fortune* ont leur siège social du côté américain de la région des Grands Lacs. La grande

Ports of the Great Lakes-St. Lawrence waterway are closer to the European markets than competing North American ports, and they give us access to Europe and other destinations that we would not otherwise have without an effective waterway. The Great Lakes-Saint Lawrence waterway lies at the heart of Canada's intermodal transportation network, linking rail, trucks, pipeline, and marine shipping. More than 40 provincial and interstate highways and nearly 30 railway companies connect the Great Lakes ports with key cities throughout the United States and Canada.

The waterway is not only a marine super-highway, but also an important element of eastern and central North American tourism, as well as a source of recreational opportunities for our citizens. It is important to all of us that both the commercial and other users and participants in that system continue to cooperate to maximize its benefit for all.

According to the House of Commons Standing Committee on Transport, the waterway adds an estimated \$3 billion Canadian annually, as well as 17,000 jobs, to the Canadian economy and \$2 billion U.S. and 49,000 jobs to the U.S. economy.

Trade is a leading priority for the Canadian government. The importance of the Great Lakes-St. Lawrence waterway to Canada's trade competitiveness makes it central to government trade strategy, and makes partnership with government a key focus for the marine transportation sector. It is an aggressively competitive marketplace, and we need to compete.

Over the years, the existence of the waterway has led many of our industries to make long-term investments in plants and machinery that are dependent on competitive marine transportation services.

These industrial producers and their employees are fully committed to a competitive transportation route for their products. They are investing daily in improving the system.

Efficient bulk transportation is strategically important for a trading nation like Canada, both for domestic industry and for export sales. Marine transportation on the Great Lakes-St. Lawrence waterway provides significant advantages over other modes of transportation, especially for bulk commodities. Marine transportation is safer by a wide margin than other transportation modes. It is significantly more environmentally friendly than competitive transportation options. For many industrial sectors, it is the only viable transportation option. It is fundamental to Canada's prosperity.

Commercial carriers are able to co-exist successfully with other users of the waterway. We have done this for years. It is a

majorité des sièges sociaux des sociétés canadiennes sont situés dans des villes le long de la voie navigable.

Les ports de la voie navigable des Grands Lacs et du Saint-Laurent sont plus près des marchés européens que les ports concurrents d'Amérique du Nord. De plus, ils donnent accès à l'Europe et à d'autres destinations qui nous seraient autrement interdites, si ce n'était d'une voie navigable efficace. La voie navigable des Grands Lacs et du Saint-Laurent se trouve à être au coeur du réseau de transport intermodal du Canada: elle relie les chemins de fer, les routes, les pipelines et les voies navigables. Plus d'une quarantaine de routes provinciales et inter-États, et près de 30 sociétés ferroviaires permettent de relier les ports des Grands Lacs aux grandes villes du Canada et des États-Unis.

Non seulement la voie navigable est une autoroute maritime en quelque sorte, mais en plus, c'est un élément important du tourisme dans l'est et le centre de l'Amérique du Nord, aussi bien qu'un lieu de loisirs pour ses citoyens. Il importe pour nous tous que les utilisateurs commerciaux et autres usagers et participants continuent de coopérer pour maximiser les avantages pour tous.

Selon le comité permanent des transports de la Chambre des communes, la voie navigable apporte une contribution d'environ 3 milliards de dollars annuellement à l'économie, sans oublier 17 000 emplois, et 2 milliards de dollars à l'économie américaine, avec 49 000 emplois.

Le commerce est une question de la première importance pour le gouvernement canadien. L'importance de la voie navigable des Grands Lacs et du Saint-Laurent pour ce qui est de la compétitivité du Canada en fait un élément central de la stratégie commerciale du gouvernement, et fait du partenariat avec le gouvernement un élément clé du secteur du transport maritime. C'est un marché où la concurrence est féroce, et il nous faut concurrencer.

Au fil des ans, l'existence de la voie navigable a conduit un grand nombre de nos industries à faire des investissements à long terme dans des usines et des machines qui dépendent de services concurrentiels de transport maritime.

Les producteurs industriels en question et leurs employés tiennent au plus haut point à avoir accès à un réseau de transport concurrentiel pour leurs produits. Ils investissent quotidiennement pour améliorer le réseau.

Dans un pays commerçant comme le Canada, l'efficacité du transport en vrac revêt une importance stratégique du point de vue de l'industrie intérieure comme celui des exportations. Le transport maritime sur la voie navigable des Grands Lacs et du Saint-Laurent procure des avantages notables par rapport à d'autres modes de transport, surtout pour ce qui touche les marchandises en vrac. Le transport maritime est aussi nettement plus sécuritaire que les autres modes de transport. De même, il est nettement meilleur pour l'environnement que les modes de transport concurrentiels. Dans un grand nombre de secteurs industriels, c'est le seul mode de transport viable. C'est un élément fondamental de la prospérité du Canada.

Les transporteurs commerciaux partagent sans peine les voies navigables avec les autres utilisateurs. En fait, cela fait bien des

remarkable achievement, and we hope that it will continue in the new environment.

In the 40 years since the building of the St. Lawrence Seaway, considerable innovation has taken place in marine transportation and in the industry that uses it. However, in the view of our industry, the waterway has not achieved its potential. The policy, legislative and regulatory environments for the Great Lakes urgently need improvement.

We support Bill C-9 because it makes a start on these necessary improvements, and we urge its passage. We are committed to the use of Bill C-9 as a stepping stone to achieving our vision for the waterway. We have outlined this plan, and Mr. Morrison will speak on this in more detail. We have met with the government and spoken about this. A critical part of achieving our vision is doing things such as commercializing the seaway, undertaking pilotage review, and getting the ports on a competitive standing.

Mr. Morrison: Senators, I should indicate that we are taking the time to describe our association and our members in order to emphasize the importance of our industry. The Canadian Shipowners Association represents the shipowners whose Canadian flag vessels sail the Great Lakes-St. Lawrence waterway, the Canadian and U.S. east coasts, and the Arctic waters. Our association's goals include creating an economical and competitive marine industry, and making the Great Lakes-St. Lawrence waterway the most competitive, technologically advanced, environmentally responsible, water management system in the world.

Currently, we represent 11 companies, which account for more than 95 per cent of the Canadian flag commercial tonnage. Members of the association provide for Canada's prosperity by supplying Canada's industries and communities with the commodities and goods they require. As an example, in 1996 we carried 67 million tonnes of cargo, mostly bulk goods, but also general cargo in containers. That figure is not far behind the railways, especially when you consider the limited length of the seaway navigation system.

The CSA sees the commercialization of the port system and the seaway as an important step in this direction. We believe that the measures proposed by the Government of Canada in Bill C-9 will contribute to the vitality and competitiveness of the seaway and Canadian ports. We also believe that it is important to go further than this legislation goes.

Shippers and carriers have conducted a thorough review of the waterway, preparing the "Competitive Vision" document which we have just given to you. We have reached a consensus on the actions required to preserve and enhance the vitality of the system, the most important of which is creating a partnership for change

années que nous le faisons. C'est une réalisation remarquable, et nous espérons que cela va continuer dans le nouvel environnement.

Au cours des 40 années qui se sont écoulées depuis la construction de la Voie maritime du Saint-Laurent, le secteur du secteur maritime et l'industrie qu'il dessert ont bénéficié d'importantes innovations. Tout de même, du point de vue de l'industrie, la voie navigable n'a pas encore réalisé son plein potentiel. Il faut améliorer de toute urgence les politiques, les lois et les règlements touchant les Grands Lacs.

Nous sommes en faveur du projet de loi C-9 parce qu'il apporte une première pierre à cet édifice. Nous vous incitons vivement à l'adopter le plus rapidement possible. Nous sommes formels là-dessus: le projet de loi C-9 est pour nous le tremplin qui nous permettra de réaliser notre vision en ce qui concerne la voie navigable. Nous avons dressé un plan à cet égard, et M. Morrison vous en parlera de façon plus détaillée. Nous avons rencontré les représentants du gouvernement pour leur en parler. L'élément critique de notre vision est le suivant: il faut commercialiser la voie navigable, examiner le régime de pilotage et rendre les ports compétitifs.

M. Morrison: Sénateurs, je devrais dire que nous prenons le temps de décrire notre association et nos membres afin de bien faire ressortir l'importance de notre industrie. L'Association des armateurs canadiens représente les propriétaires de navires battant pavillon canadien sur la voie navigable des Grands Lacs et du Saint-Laurent, le long de la côte Est du Canada comme des États-Unis, et dans les eaux de l'Arctique. Notre association se donne notamment pour objectif de créer une industrie maritime tant économique que concurrentielle et de faire de la voie navigable des Grands Lacs et du Saint-Laurent le système de gestion des eaux le plus concurrentiel, le plus techniquement évolué et le plus respectueux de l'environnement dans le monde.

À l'heure actuelle, nous représentons 11 sociétés qui comptent pour plus de 95 p. 100 du tonnage commercial des navires d'immatriculation canadienne. Les membres de l'association contribuent à la prospérité du Canada en fournissant aux industries et aux collectivités du pays les marchandises et les biens dont elles ont besoin. En 1996, par exemple, nous avons transporté 67 millions de tonnes de marchandises, principalement en vrac, mais aussi des marchandises diverses dans des conteneurs. Ce chiffre n'est pas si loin d'égaler celui des chemins de fer et est d'autant plus révélateur que la voie navigable a une portée limitée.

L'Association des armateurs canadiens est d'avis que la commercialisation du réseau portuaire et de la voie maritime représente un pas important dans cette direction. Nous croyons que les mesures proposées par le Parlement du Canada dans le projet de loi C-9 contribueront à la vitalité et à la compétitivité de la voie maritime et des ports du Canada. Nous estimons aussi qu'il importe de pousser l'exercice plus à fond que ne le fait le projet de loi.

Les expéditeurs et transporteurs ont procédé à une étude exhaustive de la voie maritime pour préparer la «vision de la concurrence» — *Competitive Vision* — document que vous venez de recevoir. Nous nous sommes entendus sur les mesures qui doivent être adoptées pour préserver et améliorer la vitalité du

within the marine industry. Governments and other stakeholders will manage the waterway as a unique integrated geographic and economic system, not a fragmented one. This is a new approach which embraces change and defines the needs of the waterway in terms of its economic and strategic role in the North American economy.

In our view, managing the waterway as a discreet, strategic economic system requires change in a number of areas. These include the fact that we need Canadian and U.S. marine legislation and policies designed to facilitate North American trade, rather than encumber and disadvantage the movement of goods, as sometimes happens today. We need greater private-sector management. We need a more open and competitive industry, and a regulatory regime that has more standards and is performance-based, rather than the historical regime we have today.

We are continuing to work to advance this agenda with Canadian governments. We are cheered by some of the initiatives already undertaken, including Bill C-9. The measures included in Bill C-9 to effect commercialization of the waterway are entirely consistent with our recommended strategic approach, and are a key reason for our support for this legislation. You will note that we have addressed this issue in our vision paper.

[Translation]

I would like to discuss another feature of Bill C-9, namely the amendments to the Pilotage Act and specifically clause 157 which calls for a review of the pilotage system in Canada and the tabling of a report to Parliament one year after the legislation comes into force. We support this provision.

[English]

The Canadian Shipowners Association has longstanding concerns about pilotage. The House of Commons Transport Committee heard this in the initial discussions on the previous bill. Pilotage is a prime example of how regulations are constraining our productivity growth. Ship operators have invested in new electronic-based navigation systems which provide unparalleled precision in navigating the waterway. Under current rules and practises, the advantages of this technology are not put to use, and the savings which could result from optimizing the technology for electronic pilotage or application are lost.

Considerable savings can be delivered through reform of the process without compromising safety in any way. While there will always be costs associated with waterway transit, there is no doubt

système, la plus importante étant de créer un partenariat pour le changement au sein de l'industrie maritime. Les gouvernements et autres intervenants vont gérer une voie maritime qui est non pas un ensemble fragmenté, mais plutôt un système économique et géographique intégré, unique en son genre. Voilà une approche nouvelle qui est favorable au changement et qui définit les besoins de la voie maritime en rapport avec le rôle économique et stratégique qu'elle peut jouer dans l'économie de l'Amérique du Nord.

À nos yeux, pour gérer ainsi un système économique stratégique qui se veut distinct, il faut instaurer le changement à plusieurs égards. Notamment, il nous faut concevoir au Canada aussi bien qu'aux États-Unis des politiques et des lois maritimes qui facilitent le commerce en Amérique du Nord, plutôt que de compliquer et de défavoriser le mouvement des biens, comme c'est parfois le cas aujourd'hui. Le secteur privé doit assumer une plus grande part de la gestion d'un tel système. Il nous faut une industrie plus ouverte et plus concurrentielle, aussi bien qu'un régime réglementaire qui comporte un plus grand nombre de normes et est axé sur les résultats, plutôt que le régime qui nous a été légué.

Nous continuons à faire valoir ce programme d'action auprès des responsables des gouvernements canadiens. Nous nous réjouissons de certaines des initiatives déjà entreprises, et notamment du projet de loi C-9. Les mesures adoptées dans le projet de loi C-9 pour concrétiser la commercialisation de la voie maritime concordent parfaitement avec l'approche stratégique que nous recommandons. C'est une des principales raisons pour lesquelles nous appuyons le projet de loi. Je vous prie de noter que nous avons abordé cette question dans notre document de «vision».

[Français]

J'aimerais discuter d'un autre aspect du projet de loi C-9, celui ayant trait aux modifications de la Loi sur le pilotage. Il s'agit plus particulièrement de l'article 157, lequel requiert une révision du régime de pilotage au Canada et l'émission d'un rapport au Parlement l'année suivant l'entrée en vigueur de la loi. Nous appuyons cette disposition.

[Traduction]

L'Association des armateurs canadiens nourrit depuis longtemps des réserves à propos du pilotage. Le comité des transports de la Chambre des communes en a été mis au fait au moment de la discussion initiale sur le projet de loi précédent. Le pilotage est un exemple patent de la façon dont les règles inhibent notre productivité. Les exploitants de navire ont investi dans de nouveaux systèmes électroniques de navigation d'une précision sans pareille. Étant donné les pratiques en place, il n'est pas possible de mettre à profit cette technologie ni de réaliser les économies que procurerait l'optimisation de la technologie d'application ou de pilotage électronique.

La réforme du processus permettrait d'économiser des sommes considérables sans compromettre la sécurité de quelque manière que ce soit. Le transport sur les voies navigables comportera

that considerable savings can be achieved through legislative and regulatory modernization of pilotage services.

We have called on the Government of Canada to make legislative and regulatory changes that will bring about the implementation of a self-pilotage system that will allow shipowners to begin to benefit from their investment in technology and training. The mandated review by the minister, working with the users of the waterway, is a sound and necessary step towards such a system and another major aspect of our support for Bill C-9. We look forward to participating in a review.

Planning and implementation of a renewed pilotage system and issues regarding certification and training, financial self-sufficiency and cost reduction are all areas in which our members will be pleased to work with the pilots, government and other stakeholders to help find effective solutions.

In regards to major ports, we welcome increased commercialization. As the president of the shipping federation mentioned in his previous visit here, we might also have preferred more direct carrier participation, but we can live with the approach being taken in Bill C-9.

To recap, we support the passage of Bill C-9 in order to improve the commercialization of the seaway, provide increased user input to port management, and to review the pilotage system.

[Translation]

This concludes our presentation. Thank you, Madame Chair, honourable senators. We will now be happy to answer your questions.

[English]

The Chairman: The Vice-President of the Chamber of Maritime Commerce, Mr. Campbell, seemed to think that some provisions of Bill C-44 could affect the competitiveness of Canadian harbours when he testified in front of the House of Commons transportation committee in October of 1996. Do you think that the provisions in Bill C-9 will affect the competitiveness of Canadian harbours?

Mr. Smith: When Mr. Campbell was testifying here, he was referring to the disposition of some of the harbour commissions, which was intended at the time. Those issues have been resolved, and they are quite comfortable with the approach of the Canada port authorities. They believe that they will be competitive.

The Chairman: It seems that your message this afternoon is clear. It says to go ahead and pass the bill. What risks are involved with further delay? Are there real difficulties if we take our time in trying to perfect the bill?

toujours des coûts, mais il ne fait aucun doute que la modernisation législative et réglementaire des services de pilotage peut déboucher sur des économies importantes.

Nous avons demandé au gouvernement du Canada d'adopter les modifications législatives et réglementaires nécessaires pour permettre l'instauration d'un système d'auto-pilotage qui permettra aux armateurs de commencer à tirer parti des investissements qu'ils ont faits dans la technologie et la formation. L'examen demandé par le ministre, de concert avec les utilisateurs de la voie maritime, est une mesure à la fois judicieuse et nécessaire qui nous rapproche d'un tel système. C'est une autre des raisons importantes pour lesquelles nous appuyons le projet de loi C-9. Nous espérons d'ailleurs pouvoir contribuer dès que possible à un tel examen.

La planification et l'instauration d'un système de pilotage réformé et les questions concernant l'accréditation et la formation, l'autonomie financière et la réduction des coûts représentent autant de dossiers à l'égard desquels nos membres seront heureux de travailler avec les pilotes, le gouvernement et d'autres intervenants pour trouver des solutions efficaces aux problèmes relevés.

Pour ce qui touche les grands ports, une commercialisation accrue nous paraît favorable. Comme l'a fait remarquer le président de la fédération maritime lorsqu'il est venu ici, nous aurions peut-être préféré qu'il y ait une participation plus directe des transporteurs, mais nous pouvons vivre avec l'approche adoptée dans le projet de loi C-9.

Pour récapituler, nous souhaitons que le projet de loi C-9 soit adopté afin d'améliorer la commercialisation de la voie maritime, d'accorder aux utilisateurs une plus grande place dans la gestion des ports et d'examiner le système de pilotage.

[Français]

Cela termine notre présentation. Je remercie madame la présidente, ainsi que les honorables sénateurs. Nous serons heureux de répondre à vos questions.

[Traduction]

La présidente: Le vice-président de la Chambre de commerce maritime, M. Campbell, semblait croire que certaines des dispositions du projet de loi C-44 auraient une incidence sur la compétitivité des ports canadiens au moment de son témoignage devant le comité des transports de la Chambre des communes, en octobre 1996. Croyez-vous que les dispositions du projet de loi C-9 auront une incidence sur la compétitivité des ports canadiens?

M. Smith: M. Campbell faisait alors allusion à la cession de certaines des commissions portuaires, qui était envisagée à l'époque. Cette question a été réglée, et l'approche des autorités portuaires canadiennes ne leur cause aucune difficulté. Ils croient qu'ils seront concurrentiels.

La présidente: Il semble que le message que vous nous livrez cet après-midi soit sans équivoque. Vous dites: oui, adoptez le projet de loi. Que risque-t-on en retardant encore l'adoption du projet de loi? Est-ce qu'il pourrait y avoir des difficultés réelles si nous essayons patiemment de parfaire le projet de loi?

Mr. Smith: I think you should take your time to do so. Mr. Morrison may wish to comment as well. We have been working with this for four years. We are eager to improve the competitiveness of transportation.

Many of the other competing modes, or modes that we work with, have already been deregulated and changed, so we are anxious to get on with it. While we are facing government policies that raise our costs, we have not yet had the benefit of things which may lower our costs. I am referring to things such as coast guard fees and other initiatives. We would like to get on with the implementation of a completely competitive environment. Obviously, things take time, but we are anxious to get on with it. As we said in our vision paper, we see the bill as a first step towards achieving some of these things. If the bill is delayed, then we will be delayed as well.

Mr. Morrison: As ship owners, we would underline what Mr. Smith has said. In the past two or three years, we have faced four or five new cost-recovery initiatives by the government. We have not yet been able to look at any efficiencies to be able to reduce the costs as we transit the Great Lakes-St. Lawrence waterway, and we really feel that it is time to do that.

Again, this bill has been discussed, and many people and groups in Canada have been consulted on it. We do understand that it is not perfect. We have even alluded in our paper to some of the things that we would like to have seen in the bill. We did not get them. However, in terms of the overall commercialization of the marine transportation system, we feel that it is a good step and we are willing to support the bill for that reason.

The Chairman: Are you satisfied with the present provisions in Bill C-9 with regard to the composition of the boards?

Mr. Smith: There are boards for the seaway and boards for the ports. Are you referring to the ports?

The Chairman: Yes.

Mr. Smith: The easy answer is that we can live with the provisions that are there. We feel they will work.

In our testimony before the transport committee in the other place, we testified to the fact that direct user representation on the ports would be the appropriate approach. We were concerned with the minister appointing user representatives rather than direct users, and with the minister perhaps not selecting port representatives that the users would like to see on the boards. However, we are satisfied with the intent of the legislation. We believe that, overall, our members are satisfied with it and we believe they can make that work.

M. Smith: Je crois que vous devriez prendre le temps de bien le faire. M. Morrison a peut-être aussi un mot à dire là-dessus. Nous travaillons à ce dossier depuis quatre ans. Nous souhaitons réellement améliorer la compétitivité des transports.

Nombre des autres modes de transport, des modes avec lesquels nous travaillons, ont déjà été déréglementés et modifiés, si bien que nous avons bien hâte que les choses se fassent. Nous faisons face à des politiques gouvernementales qui accroissent nos coûts, mais nous n'avons pas encore pu tirer profit de mesures qui baisseraient peut-être nos coûts. Je parle des frais de la garde côtière et d'autres initiatives. Nous aimerions procéder à la mise en place d'un environnement entièrement concurrentiel. Évidemment, il faut du temps pour cela, mais nous avons hâte de mettre les choses en branle. Comme nous le disons dans notre document de vision, le projet de loi est une première étape d'un cheminement qui permettra de réaliser certains de ces objectifs. Si l'adoption du projet de loi est retardée, nous serons retardés, nous aussi, dans notre travail.

M. Morrison: En tant qu'armateurs, nous voulons insister sur ce qu'a dit M. Smith. Depuis deux ou trois ans, nous avons dû composer avec quatre ou cinq nouveaux projets de recouvrement des coûts de la part du gouvernement. Nous n'avons pas encore pu réaliser de gains en efficience qui nous permettraient de réduire les coûts du transport sur la voie navigable des Grands Lacs et du Saint-Laurent. À notre avis, il faut vraiment s'appliquer dès maintenant à le faire.

Encore une fois, ce projet de loi a fait l'objet de discussions, et un grand nombre de personnes et de groupes au Canada ont été consultés à son sujet. Nous savons qu'il n'est pas parfait. Nous avons même fait allusion, dans notre mémoire, à certaines des choses que nous aurions aimé voir dans le projet de loi. Nous n'avons pu les obtenir. Par contre, pour ce qui est de la commercialisation globale du réseau de transport maritime, nous estimons qu'il s'agit là d'un bon pas fait dans la bonne direction et sommes prêts à appuyer le projet de loi pour cette raison.

La présidente: Jugez-vous satisfaisantes les dispositions actuelles du projet de loi C-9 en ce qui concerne la composition des conseils?

M. Smith: Il y a les conseils pour la voie maritime et il y a les conseils pour les ports. Parlez-vous des ports?

La présidente: Oui.

M. Smith: Pour rester simple, disons que nous pouvons vivre avec les dispositions qui s'y trouvent. Elles nous paraissent viables.

Au moment de témoigner devant le comité des transports de l'autre endroit, nous avons fait valoir qu'il conviendrait d'assurer une représentation directe des utilisateurs aux conseils portuaires. Le fait que le ministre nomme des représentants des utilisateurs, plutôt que de simples utilisateurs nous inquiétait — et le fait qu'il ne nomme peut-être pas des représentants des ports qui conviendraient aux utilisateurs nous inquiétait aussi. Tout de même, l'intention du législateur nous paraît honorable. Globalement, nos membres semblent satisfaits du projet de loi; nous croyons qu'il est viable.

Mr. Morrison: The CSA would have preferred direct carrier representation but, again, in the spirit of compromise, we did not get that. What we will do with the process as set out in the bill is pay much attention to it and ensure that we stay on top of the selection and nominating process to get the representation that we require. We believe that can be done with the present bill.

Senator Forrestall: I should like to return to some of the comments made by representatives of the CAW. Would you have any trouble with grandfathering those parts of the enabling legislation or regulations that would enable the transfer of, as they suggest, about \$170 million in funds to the new corporation with respect to the pension, until such time as the binational discussion has finished? Would either of you comment on that?

Mr. Smith: I may answer your question by raising more questions. However, first, I do not know any details of the specific discussions about what the user group is negotiating or is not negotiating with the government. I do not know the details of that arrangement. I do not know their views with respect to the pension plan.

On a general basis, I would say they are taking over the whole thing with a view to making it more economical and efficient, so why encumber them in any way in that attempt?

The comment that was made here was about taking a strike to fight for their rights, and whether that would make the system effective. The users group will be negotiating many different things with the unions in operating the system. They do not wish to have the system shut down any more than the workers wish to have it shut down. There has been much talk about how the users will run the system for their own benefit and will compromise safety, and so on. However, those users have a huge investment in the ships that they carry on the system, and they certainly cannot afford to have the coal and iron ore used to produce steel, or the grain going to market, interrupted through loss of service. They will not be running the system to extract every last penny from its operation to the detriment of its safety or its performance in any way at all.

With respect to the binational agreement, we fully support the idea of having a binational operation of the seaway. We even support expanding that to other things than just seaway lock operations. However, that discussion has been going on for a long time and I believe it will go on for a long time yet. We do not think we should wait. It could be five years or more before that might happen, and to put everything off waiting for that discussion or agreement to take place would delay many opportunities to make the Canadian system, which, in fact, contains the majority of the locks and the operations, as efficient as we possibly can make it.

We fully support the binational project, and we will get behind it as soon as the discussions become serious, but they will take a

M. Morrison: L'Association des armateurs canadiens aurait préféré une représentation directe des transporteurs, mais, encore une fois, dans l'intérêt général du projet de loi, nous acceptons cela. Nous allons surveiller de près l'application des mesures prévues dans le projet de loi et nous assurer de bien suivre le processus de sélection et de nomination, pour obtenir la représentation qu'il nous faut. Nous croyons qu'il est possible d'y arriver avec le présent projet de loi.

Le sénateur Forrestall: J'aimerais revenir à certaines des observations formulées par les représentants des TCA. Accepteriez-vous de conserver les dispositions législatives ou réglementaires habilitantes qui permettraient le transfert, comme ils le proposent, d'environ 170 millions de dollars à la nouvelle organisation pour ce qui touche la pension, jusqu'à ce que les discussions binationales soient menées à terme? Pouvez-vous, l'un ou l'autre, répondre à cette question?

M. Smith: Je peux répondre à votre question en soulevant d'autres questions encore. Tout de même, d'abord, disons que je ne suis pas au courant des détails de discussions particulières qui ont lieu, de ce que le groupe de négociateurs négocie ou ne négocie pas avec le gouvernement. Je ne connais pas les détails de cet arrangement. Je ne suis pas au courant de leur point de vue sur le régime de pensions.

De façon générale, je dirais qu'ils essaient de prendre cela en main pour en faire une chose plus économique et plus efficiente, alors pourquoi les gêner dans leur travail?

Il a été question ici d'une grève où les travailleurs lutteraient pour leurs droits et de l'éventualité que cela rende le système efficace. Les groupes d'utilisateurs négocieront bien des choses distinctes avec les syndicats pour ce qui touche le fonctionnement du système. Ils ne veulent pas que le système arrête de fonctionner, pas plus que les travailleurs. On a beaucoup parlé, entre autres, de la possibilité que les utilisateurs dirigent le système pour eux-mêmes et compromettent la sécurité. Tout de même, ces utilisateurs ont investi énormément dans les navires qui se trouvent sur la voie maritime; ils ne peuvent certainement pas se permettre que soit retardé le transport du charbon et du minerai de fer utilisés pour produire de l'acier, ou encore du grain destiné au marché, par un service interrompu. Ils n'aspirent pas à presser le citron au point où la sécurité ou le rendement en serait compromis.

Quant à l'entente binationale, nous sommes tout à fait d'accord avec l'idée d'une exploitation binationale de la voie maritime. Nous croyons même que cela devrait être appliqué à autre chose que les seules écluses. Toutefois, c'est une discussion qui dure depuis longtemps déjà et qui, à mon avis, va durer longtemps encore. Nous ne croyons pas qu'il faudrait attendre. Cela pourrait arriver dans cinq ans ou même plus, et le fait de tout mettre de côté en attendant qu'il y ait entente là-dessus laisserait filer un grand nombre d'occasions de rendre le système canadien, qui, de fait, comporte la majorité des écluses et des opérations, le plus efficace possible.

Nous sommes tout à fait en faveur du projet binational que nous appuierons dès que les discussions deviendront sérieuses, mais ce

long time. There are many difficult issues to deal with to make that happen.

Senator Forrestall: The seaway has been around for a long time. The pension fund is growing, it is stable, it is settled. It provides a degree of comfort to workers at the seaway, and that is very beneficial to the users of the seaway.

My question has nothing to do with any of those things. It has to do, rather, with whether you would have any objections to excluding from proclamation those clauses of the bill that deal with the transfer of the pension, or the completion of the settlement of the pension program, until such time as some of these other questions are debated and argued. I always had the impression that we could not do what we are doing today because it represented quite a leap from the original protocols and agreement establishing the seaway in the 1950s. In the back of my mind, I cannot imagine doing this, leaving in place the present public service pension arrangements until such time as they could be transferred without any fear on the part of the users or the beneficiaries of that pension scheme.

Mr. Morrison: I am sure we would both love to answer the question. I would be reluctant to do so until I have seen whatever documentation the government has, and what the plans are. As Mr. Smith said, we have not been privy to all of the negotiations between the users and the government. I would say that the relationships between the industry and the unions that represent the people who work for the Canadian Shipowners Association are very good, and I would hate to make any comment that would affect them one way or the other. We really could not reply without examining the whole question.

Senator Bryden: The St. Lawrence Seaway is described by the department as basically a water highway. They describe it in the same way as the Trans-Canada Highway, a vital part of the water transportation system of Canada.

However, there are concerns by some people about the continued viability of the St. Lawrence Seaway. You may be aware that not too long ago there was a reprint in *The Globe and Mail* of an article from the *Wall Street Journal*. The article states:

The St. Lawrence Seaway, long hailed as an engineering marvel, has turned into a surprising disappointment...

Opened nearly 40 years ago, the seaway brought open shipping to the North American heartland by allowing traffic to move from the Atlantic to the Great Lakes. The waterway, which is twice as long as the Panama Canal, thrived for years. But in the past two decades traffic has plunged by 45 per cent.

Do you agree or disagree with that statement?

Mr. Morand: We would not disagree with the numbers that are put forward. The article seemed to suggest that it was the fault of the waterway that the waterway was not doing well. Perhaps the numbers have changed over the years because of changing markets. That is not to say that some of those markets will not return. That is not to say that if we can get our act together in

n'est pas demain la veille. Il y a encore beaucoup de questions difficiles à régler avant que cela ne se fasse.

Le sénateur Forrestall: La voie maritime existe depuis longtemps. Le fonds de pension s'accroît, il est stable, il est réglé. Cela met à l'aise les travailleurs de la voie maritime, et c'est très avantageux pour les utilisateurs de la voie maritime.

Ma question n'a rien à voir avec cela. Je vous demanderai plutôt si vous vous opposez d'une manière ou d'une autre à l'exclusion des articles du projet de loi qui traitent du transfert de la pension ou au règlement du programme de pensions, jusqu'à ce que ces autres questions soient débattues. J'ai toujours eu l'impression que nous ne pouvions faire ce que nous sommes en train de faire aujourd'hui parce que c'est tout un bond, par rapport aux premiers protocoles et accords qui ont permis d'établir la voie maritime durant les années 1950. Je ne peux m'imaginer le faire, laisser en place l'actuelle entente sur la pension de la fonction publique jusqu'à ce qu'il y ait un transfert, sans qu'il y ait de crainte de la part des utilisateurs ou des bénéficiaires du régime de pensions.

M. Morrison: Nous serions tous les deux heureux de répondre à cette question, j'en suis sûr. J'hésiterais moi-même à le faire avant d'avoir vu les documents du gouvernement, ses projets. Comme l'a fait remarquer M. Smith, nous n'avons pas été mis au fait de toutes les négociations qui ont eu lieu entre les utilisateurs et le gouvernement. Je dirais que les rapports entre l'industrie et les syndicats qui représentent les travailleurs de l'Association des armateurs canadiens sont très bons. Loin de moi l'idée de faire des observations qui pourraient les modifier d'une manière ou d'une autre. Nous ne pourrions pas vraiment répondre sans examiner la question dans son intégralité.

Le sénateur Bryden: Essentiellement, le Ministère qualifie la Voie maritime du Saint-Laurent de route maritime. Il l'apparente à la route transcanadienne, la décrit comme étant un élément vital du réseau de transport par eau du Canada.

Tout de même, certaines personnes se préoccupent de la viabilité future de la Voie maritime du Saint-Laurent. Vous savez peut-être que, il n'y a pas longtemps, le *Globe and Mail* a repris un article paru dans le *Wall Street Journal*. L'article disait entre autres:

La Voie maritime du Saint-Laurent, longtemps qualifiée de merveille technique, est devenue une étonnante déception.

Ouverte il y a près de 40 ans, la voie maritime a ouvert les horizons du transport maritime au coeur de l'Amérique du Nord en permettant aux bateaux de circuler de l'Atlantique jusqu'au Grands Lacs. Deux fois plus longue que le canal de Panama, la voie maritime a connu des années de prospérité. Par contre, depuis 20 ans, le trafic y a diminué de 45 p. 100.

Êtes-vous d'accord avec cette vision des choses ou non?

M. Morand: Nous n'avons rien à redire aux chiffres qui sont avancés. L'article semble dire que, si la voie maritime ne connaît pas des jours heureux, elle est responsable de la situation. Peut-être que les chiffres ont évolué au fil des ans parce que les marchés ont évolué. Cela ne veut pas dire que certains des marchés en question ne reviendront pas. Cela ne veut pas dire que

Canada that we could not again begin to compete with the Mississippi and the southern rail routes.

Remembering the article, I found it interesting that Mr. Smith and I had only a few days before that been interviewed by *The Globe and Mail*. The impression we had hoped to leave with them was not as pessimistic as the one they copied from the *Wall Street Journal*.

Senator Bryden: The article also went on to state:

Seaway officials estimate that it would take \$4 billion (U.S.) to \$5 billion to expand the system to accommodate the new generation of cargo boats now plying the oceans. But pessimists note that neither the United States nor Canada seemed eager to come up with the cash to expand the waterway's locks and canals.

Do you have any comment on that?

Mr. Morand: At this time that is probably a correct statement. One of the reasons we would like to see Bill C-9 pass is that we would like the opportunity to put this waterway system into the best shape it can be as it is. Before anyone starts to plan new capital expenditures we would want to have it in the best shape it can be to handle coal, grain, iron ore and the aggregates. We want to see what we can do with an efficient system.

We have heard today that the system presently is not that inefficient. We agree with that but we still think that there is the commercial hurdle of making it more like the private sector. We believe this will help the system.

Senator Bryden: Are you referring to the ability to accommodate larger ships?

Mr. Morand: No.

Senator Bryden: Where would the \$4 billion to \$5 billion U.S. come from?

Mr. Smith: We do not know.

Senator Bryden: My principal concern is that under Bill C-9 the ports, the port authorities, the smaller commercial ports as well as the larger ports, have no call whatsoever on Canada's Consolidated Revenue Fund. The only exception in the bill is that the seaway does. With numbers like this that is a pretty big call.

Mr. Smith: Again, we do not know the details of what is being negotiated with the users' group and the government but I do not believe they would be negotiating for or have the right to call on \$5 billion in investment capital uncontested or in other forums. They are talking about a commercial arrangement to run the seaway so that it is self-sufficient on a day-to-day basis. The reason the government wishes to make the change to the seaway, recognizing that it serves huge populations and huge industry bases, is that up until about two years ago it was not self-sufficient, even on a day-to-day basis. Today it is. Some of the improvements that the previous presenters talked about have

si nous nous prenons en main au Canada, nous ne pourrions commencer à nouveau à concurrencer le Mississippi et les routes ferroviaires du Sud des États-Unis.

Pour revenir à l'article, je trouvais cela intéressant que M. Smith et moi-même ayons été interviewés par le *Globe and Mail* à peine quelques jours auparavant. Nous avions espéré laisser aux journalistes une impression moins pessimiste que celle qu'ils ont reprise du *Wall Street Journal*.

Le sénateur Bryden: L'article poursuit:

Selon les responsables de la voie maritime, il faudrait environ de 4 à 5 milliards de dollars US pour adapter la voie maritime à la nouvelle génération de cargos qui parcourent maintenant les océans. Les pessimistes feront toutefois remarquer que ni les États-Unis ni le Canada ne semblent très enclins à avancer l'argent nécessaire pour élargir les écluses et les canaux de la voie maritime.

Qu'en pensez-vous?

M. Morand: Pour l'heure, c'est probablement exact. Une des raisons pour lesquelles nous voudrions que le projet de loi C-9 soit adopté, c'est que nous voulons avoir l'occasion de mettre dans le meilleur état possible cette voie maritime. Avant que quiconque commence à prévoir de nouvelles dépenses d'immobilisations, nous voudrions que la voie soit dans le meilleur état possible pour le transport du charbon, du grain, du minerai de fer et des granulats. Nous voulons voir ce qu'un système efficient nous permet de faire.

Nous avons entendu dire aujourd'hui que le système n'est pas si déficient. Nous sommes d'accord, mais nous croyons qu'il y a encore là cet obstacle commercial qui empêche de fonctionner davantage à la manière du secteur privé. Nous croyons que cela serait utile.

Le sénateur Bryden: Parlez-vous de la capacité d'y faire passer des navires plus gros?

M. Morand: Non.

Le sénateur Bryden: D'où proviendraient les 4 ou 5 milliards de dollars US?

M. Smith: Nous ne le savons pas.

Le sénateur Bryden: Ce qui m'inquiète avant tout, c'est que, avec le projet de loi C-9, les ports, les administrations portuaires, les petits ports commerciaux aussi bien que les grands ports ne peuvent recourir au Trésor canadien. La seule exception dans le projet de loi, c'est la voie maritime, qui y est autorisée. Avec des chiffres pareils, c'est énorme.

M. Smith: Encore une fois, nous ne connaissons pas les éléments précis qui font l'objet des négociations entre le groupe d'utilisateurs et le gouvernement, mais je ne crois pas qu'ils négocieraient ou pourraient avoir le droit d'exiger un investissement en capital de 5 milliards de dollars — sans que cela soit remis en question ou débattu dans d'autres tribunes. Ils discutent d'une entente commerciale sur le fonctionnement de la voie maritime, pour que celle-ci parvienne à une autonomie au chapitre de l'exploitation quotidienne. La raison pour laquelle le gouvernement souhaite modifier la façon de faire, en reconnaissant que la voie maritime dessert une population très

begun to lead to the seaway being self-sufficient on a day-to-day basis. The arrangement that the government and the users are talking about is to make that better and more viable. There is not the expectation that it is to underwrite the operation of the seaway.

Senator Bryden: It is absolutely, explicitly, clear in relation to every other part of our national water transportation system that once it is divested and becomes privatized or a not-for-profit organization the government cannot and will not guarantee loans. They will not support bond issues and they will certainly not provide additional funds. My concern, which I raised with the minister and which I now raise with you as spokespersons for the industry, is an issue of fairness. In the seaway section of the bill, it says exactly the opposite — that is, that the government of Canada will pick up shortfalls for capital maintenance and that type of thing. That includes guarantees to be paid, funds and grants. The word “grants” is used. These come out of the Consolidated Revenue Fund.

Some of us — me in particular, because I come from Atlantic Canada — are very concerned about whether that is fair. The ports in Atlantic Canada and the ports on the West Coast are part of the national marine transportation system. It can be argued that the more funds are expended on the St. Lawrence Seaway by the federal government the larger the disadvantage to ports such as Halifax and Saint John and so on.

Do you see the seaway or ports along the seaway as competing with Halifax, for example, and Saint John?

Mr. Smith: First, I wish to make it clear that the legislation with respect to the seaway is with respect to the locks on the seaway. It has nothing to do with the ports that are part of the seaway system, part of the St. Lawrence River, or in Atlantic Canada or Western Canada. Part of the legislation deals with ports but the seaway part of it deals strictly with the locks and the operation of the seaway.

Second, the government has obviously looked at all the ports and talked about what would make them most effective. Being most effective would be in relationship to the users having direct involvement in the operation through representatives on the board and local interests whose economies would be affected by the operation of the ports.

The seaway supports many users and the transportation for those users. It affects two countries. It affects four or five provinces. It affects eight or ten states in the United States. It would not be appropriate to totally disregard those other interests.

nombreuse et des assises industrielles énormes, c'est qu'elle n'était pas autonome, jusqu'à il y a deux ans, même en ce qui concerne l'exploitation quotidienne. Aujourd'hui, elle l'est. Certaines des améliorations dont ont parlé les témoins précédents ont mis la voie maritime sur le chemin de l'autonomie à ce chapitre. L'entente dont discute le gouvernement et les utilisateurs vise à instaurer à cet égard un régime meilleur et plus viable. Il n'est pas prévu que l'État assume les risques liés au fonctionnement de la voie maritime.

Le sénateur Bryden: Il est dit catégoriquement et sans équivoque, par rapport à tout autre élément de notre réseau national de transport par voie navigable, qu'une fois la cession faite et la voie privatisée ou confiée à un organisme sans but lucratif, le gouvernement ne pourra ni ne voudra garantir des prêts. Il n'appuiera pas l'émission d'obligations; il ne fournira certainement pas d'autres fonds. La question qui me préoccupe — je l'ai soulevée auprès du ministre et je la soulève maintenant auprès de vous, qui êtes des porte-parole de l'industrie — c'est celle de l'équité. Dans la partie du projet de loi qui porte sur la voie maritime, c'est tout à fait l'inverse qui y est dit — c'est-à-dire que le gouvernement du Canada comblera les manques à gagner pour l'entretien des immobilisations et ainsi de suite. Cela comprend des garanties en fonds et en subventions. Le terme «subventions» est utilisé. Celles-ci viendraient du Trésor.

Certains d'entre nous — c'est mon cas en particulier: je suis originaire de la région de l'Atlantique — se demandent vraiment si cela est équitable. Les ports de la région de l'Atlantique et les ports sur la côte ouest font partie du réseau national de transport maritime. On peut faire valoir que plus le gouvernement fédéral injecte des fonds dans la Voie maritime du Saint-Laurent, plus il défavorise les ports comme ceux de Halifax et de Saint John, et ainsi de suite.

Croyez-vous que la voie maritime ou les ports qui se trouvent le long de la voie maritime sont en concurrence avec celui de Halifax, par exemple, ou celui de Saint John?

M. Smith: Premièrement, je veux préciser que les dispositions législatives touchant la voie maritime portent sur les écluses. Elles n'ont rien à voir avec les ports qui font partie du réseau de la voie maritime, qui se trouvent le long du fleuve Saint-Laurent ou qui se trouvent dans la région de l'Atlantique ou dans l'ouest du Canada. Il y a une partie du projet de loi qui traite des ports, mais la partie sur la voie maritime concerne strictement les écluses et le fonctionnement de la voie.

Deuxièmement, le gouvernement a visiblement étudié la situation de tous les ports et traité de ce qui pourrait les rendre plus efficaces. Pour être le plus efficace, il faut une participation directe des utilisateurs au fonctionnement des ports, par l'entremise de représentants siégeant au conseil et d'intérêts locaux dont les économies seraient touchées par les activités portuaires.

La voie maritime accommode de nombreux utilisateurs et les moyens de transport qu'ils utilisent. Ces activités ont une incidence sur deux pays. Elles ont une incidence sur quatre ou cinq provinces. Elles ont une incidence sur huit ou dix États aux

However, having said that, the government has every intention, I believe, through the legislation to make the seaway more self-sufficient, not less self-sufficient.

Mr. Morrison: In terms of equity, the timing may not be good because most of the major ports are commercially independent now. However, if we look at the immediate past there have been instances of debt-to-equity changes. However, I think it puts those ports in a competitive position.

I suspect that, for the reasons Mr. Smith enunciated, the government must be concerned that a waterway or a highway remain competitive for the Canadian customers who are using it, whether it is grain from Alberta, grain from Saskatchewan, iron ore from Quebec, coal from the States coming in to help Ontario Hydro. When all things are considered, it does not look inequitable if we include a little bit of history.

Senator Bryden: The department said, and you have reiterated, that the commitment of the Government of Canada is to the locks, the infrastructure and so on. However, there has been a tremendous change of emphasis over the last ten years by governments. For example, if you use the ice breakers then the who benefit from the use of the ice breakers pay for it.

Why would that same principle not apply to those people who use the seaway?

Mr. Smith: They do pay for them today. They pay for them every day. They pay \$70 million a year to use the seaway facilities.

Senator Bryden: If that is what is occurring, then it should not be necessary to have a call on the consolidated revenue fund to support the seaway.

Mr. Smith: First, I do not know the extent to which they do have a call on the consolidated revenue fund. The government and the users are in fact negotiating or have negotiated an arrangement for the users to take over day-to-day operation of the seaway. The seaway serves many regions of both countries. Its volumes in total very much depend on swings in the world trade picture. Grain shipments vary according to what is happening in the world, as do iron ore shipments. The concern on an annual basis is that a big disruption in traffic in any given year, if the seaway had to be totally self-sufficient, would cause the seaway corporation to raise tolls which, in fact, would have the effect of driving more business away rather than solving the problem. The idea would be to recognize that it needs to be spaced out and there must be some continuity in the process. I believe those are the kinds of discussions which are occurring. The government, having been responsible for the total cost of running the seaway at all times, is now entering into arrangements such that the seaway would be self-sufficient within reasonable bounds of predictability and will be under an obligation to meet performance targets and things like that, which the existing arrangement does not cover.

États-Unis. Il ne conviendrait pas de faire complètement fi de ces autres intérêts.

Toutefois, cela étant dit, le gouvernement me semble avoir tout à fait l'intention de rendre la voie maritime plus autonome et non pas plus dépendante avec ce projet de loi.

M. Morrison: Pour ce qui est de la question de l'équité, le moment est peut-être mal choisi, car la plupart des grands ports sont commercialement indépendants aujourd'hui. Toutefois, si on jette un coup d'oeil sur le passé immédiat, on voit qu'il y a eu des cas où le ratio d'endettement a évolué. Par contre, je crois que cela place les ports en question dans une position concurrentielle.

Je soupçonne, pour les raisons que M. Smith a exposées, que le gouvernement tient à ce qu'une voie navigable ou une route demeure concurrentielle pour les clients canadiens qui s'en servent, qu'il s'agisse de transporter du grain de l'Alberta, du grain de la Saskatchewan, du minerai de fer du Québec ou du charbon des États-Unis à destination d'Ontario Hydro. À tout prendre, il suffit de faire un peu d'histoire pour constater que ce n'est pas si injuste.

Le sénateur Bryden: Le ministère a affirmé — et vous avez réitéré la position — que le gouvernement du Canada veut s'occuper avant tout des écluses, de l'infrastructure et d'autres éléments de ce genre. Tout de même, les gouvernements ont beaucoup changé d'orientation depuis dix ans. Par exemple, pour ce qui touche l'utilisation des brise-glace, ce sont ceux qui en profitent qui en assument les frais.

Pourquoi le même principe ne s'appliquerait-il pas aux utilisateurs de la voie maritime?

M. Smith: Ils en assument déjà les frais, justement. Ils les assument tous les jours. Ils versent 70 millions de dollars par année pour utiliser les installations de la voie maritime.

Le sénateur Bryden: Si tel est le cas, il ne devrait pas être nécessaire de s'adresser au Trésor pour financer la voie maritime.

M. Smith: Premièrement, je ne sais pas dans quelle mesure ils s'adressent au Trésor. Le gouvernement et les utilisateurs négocient ou ont négocié des arrangements pour que les utilisateurs prennent en charge le fonctionnement quotidien de la voie maritime. La voie maritime dessert de nombreuses régions dans les deux pays. Les volumes qui y sont transigés globalement dépendent énormément de la fluctuation des échanges commerciaux dans le monde. Les chargements de grain varient en fonction de ce qui se passe ailleurs dans le monde, tout comme les expéditions de minerai de fer. Chaque année, on s'inquiète du fait qu'une perturbation importante du trafic durant une année donnée, si la voie maritime doit être complètement autonome, obligerait la société responsable à augmenter les frais, ce qui, dans les faits, éloignerait encore plus les clients, plutôt que de résoudre le problème. Il convient de reconnaître la nécessité d'étaler les choses et de prévoir un processus qui a une certaine continuité. À mon avis, c'est le genre de discussion qui devrait avoir lieu. Le gouvernement, ayant été responsable du coût total du fonctionnement de la voie maritime en tout temps, est en train de conclure des ententes selon lesquelles la voie maritime serait financièrement autonome dans des limites raisonnablement

Senator Bryden: We could have an interesting debate about whether much of what you just said applies to a large commercial port, the swings in what happens in world trade and so on.

Is it your understanding that the users of the seaway can be on the seaway authority? I ask that, and I will put it in context, because it seems clear that the users of the ports cannot be on the port authority, and if I am right why the difference, if you know?

Mr. Smith: They are taking on responsibility for the day-to-day operation of the seaway. The users of the ports have not taken on responsibility for the day-to-day operation of the ports. That is the difference.

Mr. Morrison: This question also addresses users in two different contexts. The users, in effect, will be the managers. The port management group is already there. Their boards will be comprised of people nominated by the industry and, in effect, in the seaway — if you could maybe just give us the source of that.

Senator Bryden: I will just read you what the Assistant Deputy Minister, Mr. Ranger, said.

The not-for-profit corporation that will manage the seaway will have on its board some people who have a very genuine interest in the viability of ports. We are talking about the big users. We are talking about large ship-owners and large shippers such as Stelco and Dofasco, large carriers like FedNav and Upper Lakes. Those people have a genuine interest to ensure the ports are viable.

I take it from that that the people who use the seaway, for example, the president of Stelco, could be on that seaway authority. Is that your understanding, if you know?

Mr. Smith: I do not know whether, in fact, the agreement between the users group and the government restricts that or not at this point.

Senator Bryden: Certainly the legislation does not.

Mr. Smith: The legislation does not. The distinction that Mr. Morrison made is that in the case of ports the users are not responsible. They are not operating the port. In the case of the seaway, they are attempting to negotiate the day-to-day responsibility for running the seaway. If they have that responsibility they must have representation on the board is the way I would put it if I were them.

I would just point out that the seaway board will comprise nine members, five of whom will be representative of users, three of whom will be government representatives and a chairman who will be appointed by the other board members. Each of the users represents many users, not one user.

prévisibles et obligée d'atteindre des objectifs de rendement et ainsi de suite, ce qui n'est pas prévu dans l'entente existante.

Le sénateur Bryden: Nous pourrions tenir un débat intéressant pour savoir si une bonne part de ce que vous venez de dire s'applique à un grand port commercial, si les fluctuations du commerce mondial ont une incidence et ainsi de suite.

Croyez-vous que les utilisateurs de la voie maritime peuvent avoir une place à l'administration de la voie maritime? Je pose cette question et je vais mettre les choses en perspective, car il me paraît évident que les utilisateurs des ports ne peuvent avoir une place à l'administration portuaire. Si j'ai raison, pourquoi la différence?

M. Smith: Ils prennent en charge la responsabilité du fonctionnement quotidien de la voie maritime. Les utilisateurs des ports n'ont pas pris en charge la responsabilité du fonctionnement quotidien de ports. Voilà la différence.

M. Morrison: La question situe aussi les utilisateurs dans deux contextes distincts. Les utilisateurs, en fait, seront les gestionnaires. Le groupe de gestion du port est déjà en place. Leurs conseils compteront des gens nommés par l'industrie et, de fait, dans la voie maritime — si vous pouviez nous préciser la source de ces données.

Le sénateur Bryden: Je vais vous faire la lecture des propos du sous-ministre adjoint, M. Ranger.

La société sans but lucratif qui gèrera la voie maritime comptera au sein de son conseil certaines personnes qui ont un intérêt bien légitime dans la viabilité des ports. Nous parlons des gros utilisateurs. Nous parlons des gros armateurs et des gros expéditeurs comme Stelco et Dofasco, des grands transporteurs comme la FedNav et Upper Lakes. Il est vraiment dans l'intérêt de ces gens que les ports soient viables.

Si je comprends bien, les gens qui utilisent la voie maritime, par exemple le président de Stelco, pourraient avoir une place à l'administration de la voie maritime. Est-ce bien cela?

M. Smith: De fait, je ne sais pas si l'entente entre les groupes d'utilisateurs et le gouvernement restreint cela ou non, pour l'instant.

Le sénateur Bryden: Le projet de loi ne le fait certainement pas.

M. Smith: Le projet de loi ne le fait pas. La distinction que M. Morrison a fait à propos des ports, c'est que les utilisateurs ne sont pas responsables. Ils n'exploitent pas le port. Dans le cas de la voie maritime, ils essaient de négocier la responsabilité quotidienne du fonctionnement. S'ils assument la responsabilité, ils doivent être représentés au conseil. Voilà ce que je dirais, si j'étais eux.

Permettez-moi de souligner simplement que le conseil de la voie maritime comptera neuf membres, dont cinq seront des représentants des utilisateurs, trois, des représentants gouvernementaux et un président nommé par les autres membres du conseil. Chacun des utilisateurs représentera un grand nombre d'utilisateurs et non pas un seul.

The previous presenters spoke about four or five or nine large users representing everyone. As I understand it, there would be a representative on the board who would be a representative of domestic carriers. There is more than one domestic carrier.

Mr. Morrison: how many are there?

Mr. Morrison: Eleven.

Mr. Smith: There would be one board member representing those eleven carriers. Similarly, there will be one board member representing foreign-flag carriers. There will be a board member representing grain interests. There will be a board member representing steel and iron ore interests. There will be a board member representing the other smaller shippers on the system. In fact, those five members will represent to a large extent all the users of the system. Additionally, there will be three government appointments and then there will be a chairman.

Senator Adams: My concern relates to cargo and in dealing with NAVCAN two or three years ago when it was privatized by Transport Canada. Since NAVCAN took over, I think our rates for some of the freight and passengers went up about 30 per cent for those who are living in the Arctic. My concern is that you people — the shippers and owners — guarantee in the future that your rates will not go up in the future if Bill C-9 passes?

Mr. Morrison: We obviously cannot guarantee that our rates, in effect the carriers' rates, will not go up. What we can guarantee is that the carriers will be doing everything in their power to ensure that the rates in the seaway do not go up inordinately. That waterway system is so fragile right now, in terms of competition with our own two railroads, the American railroads and the Mississippi, that it cannot afford to have costs spiral out of control. We will have new fees. The market will look after that.

Senator Adams: Do you charge any fees at the docks for ships waiting to load? How does the system work? I am concerned because, when you want to ship anything north, the shipowners say you have 30 days before the ship leaves. Do you charge any fee for waiting in the docks?

Mr. Morrison: The ships would have to pay for the use of the dock, yes.

Senator Adams: If you have someone waiting at your dock for 30 days, you want to get paid for those 30 days. How does that work?

Mr. Smith: Our ships pay cargo fees. They pay dock fees, wharf fees, port charges, every time they go in. Are you asking what happens if they do not pick up a cargo and leave it on the dock?

Senator Adams: No. Suppose you own a ship and are shipping stuff to the Arctic, and your cargo will be there for 30 days. Are you charged for those 30 days or just for having the load delivered to your ship?

Le témoin précédent a parlé de quatre ou cinq, ou neuf gros utilisateurs qui représentent tout le monde. Si je comprends bien, il y aurait au conseil un représentant des transporteurs canadiens. Or, il y a plus d'un transporteur canadien.

Monsieur Morrison, combien y en a-t-il?

M. Morrison: Onze.

M. Smith: Il y aurait un membre du conseil représentant ces onze transporteurs. De même, il y aurait un membre du conseil représentant les transporteurs battant pavillon étranger. Il y aurait un membre du conseil représentant le secteur du grain. Il y aurait un membre du conseil représentant le secteur de l'acier et du minerai de fer. Il y aurait un membre du conseil représentant d'autres petits transporteurs. De fait, les cinq membres en question représenteraient essentiellement tous les utilisateurs du système. En outre, il y aurait trois personnes nommées par le gouvernement et un président.

Le sénateur Adams: Je veux parler des marchandises et de NAVCAN, qui a été privatisée il y a deux ou trois ans par Transports Canada. Depuis que NAVCAN est en place, je crois que le tarif du service marchandises et passagers a augmenté d'environ 30 p. 100 pour ceux qui habitent dans la région de l'Arctique. Pouvez-vous — vous, les expéditeurs et armateurs — garantir qu'à l'avenir, vos tarifs n'augmenteront pas si le projet de loi C-9 est adopté?

M. Morrison: Nous ne pouvons évidemment pas garantir que nos tarifs, en fait les tarifs des expéditeurs, n'augmenteront pas. Ce que nous pouvons garantir, c'est que les transporteurs feront tout leur possible pour s'assurer que les tarifs sur la voie maritime n'augmentent pas de façon excessive. Le réseau est si fragile en ce moment, du point de vue de la concurrence avec nos deux chemins de fer, les chemins de fer américains et le Mississippi, qu'il ne peut se permettre une escalade des coûts. Il y aura de nouveaux frais. Le marché s'en chargera.

Le sénateur Adams: Demandez-vous des droits de dock aux navires qui attendent de charger? Comment cela fonctionne-t-il? Cela me préoccupe parce que si on veut faire transporter quelque chose vers le grand Nord, les armateurs disent qu'il y a 30 jours avant que le navire ne quitte le port. Appliquez-vous des droits aux navires qui attendent aux docks?

M. Morrison: Il y a des frais pour l'utilisation du dock, oui.

Le sénateur Adams: S'il y a quelqu'un qui attend au dock pendant 30 jours, on veut se faire payer pour les 30 jours en question. Comment cela fonctionne-t-il?

M. Smith: Nos bateaux versent des droits de fret, ils versent des droits de dock, des droits de quai, des droits de port, chaque fois. Est-ce que vous demandez ce qui se passe s'ils laissent une cargaison sur le quai?

Le sénateur Adams: Non. Supposons que vous êtes propriétaire d'un navire et que vous expédiez des marchandises vers l'Arctique, et que votre fret est là pendant 30 jours. Assumez-vous des droits pour les 30 jours en question ou seulement pour le chargement de la cargaison à bord de votre navire?

Mr. Morrison: Certain fees would be paid for the ship at the dock. It would be either a docking or a harbour fee, or some form of fee for the use of that dock. We would need to look at specific instances before we could apply it specifically.

Senator Adams: It seems like an owner can charge so much a day, and I wonder what would happen if the dock were privatized. You pay a landing fee to the dock, not by the day. If I am shipping something in 30 days and the ship is waiting to be loaded, I am concerned about how much you are charged by the dock owner. How much does he charge you for the tonnage?

Mr. Smith: I do not know. It is whatever the fees are today, and it varies for every port at which a ship docks. It would depend on the cost of that particular harbour commission or organization. I have no idea what the individual fees would be.

Senator Milne: Mr. Morrison, you spoke about the savings which could result from optimizing the technology for electronic pilotage. I assume you are again referring to the green light system.

Mr. Morrison: That is part of it, yes.

Senator Milne: What sort of implications would optimizing the technology have on employment in the system? I am thinking of the CAW representatives. Do you see that as reducing the number of employees needed along the seaway? As I live near Toronto, I am particularly interested in the seaway.

Mr. Morrison: I cannot answer that question, as we have not looked at what will happen to the seaway employees. We were looking in terms of how to better control the vessels using modern technology; using satellite technology to know where vessels are at all times, in order to make efficient use of the locks and docks, and to avoid queues. I would not necessarily say that this would increase responsibility for seaway employees, but it certainly would allow us to make more efficient use of the docks, and perhaps more vessels could pass through.

Senator Milne: You are using the time and employees more efficiently.

Mr. Morrison: Yes.

Senator Milne: The CAW suggested that there could be a strike if this were to go through, and that would have an enormous impact on you. It might also have an impact on Halifax. It might be of some benefit to Senator Forrestall if there is a strike on the seaway, because more ships would use Halifax. I also understand, however, that many of the deck crews on many of the ships going up and down the seaway belong to CAW. What sort of impact would a strike hazard have, in your opinion?

Mr. Morrison: I would rather not comment on that. As I mentioned earlier, our relationship with the sailors and the other people employed on vessels is excellent. Today was the first time

M. Morrison: Il y aurait certains droits pour le navire accosté au dock. Il y aurait un droit de mouillage ou des frais portuaires, ou des frais quelconques pour l'utilisation du dock. Il faudrait regarder les cas précis dont il peut être question pour savoir ce qui s'applique précisément.

Le sénateur Adams: Il semble que le propriétaire peut demander tant par jour, et je me demande ce qui adviendrait si le dock était privatisé. On verse des frais de mise à terre au dock, mais ce ne sont pas des droits journaliers. Si je veux faire expédier quelque chose dans 30 jours et que le navire attend d'être chargé, je veux savoir combien va me demander le propriétaire du dock. Combien vous demande-t-il pour le tonnage?

M. Smith: Je ne sais pas. C'est le droit exigé aujourd'hui, cela varie selon le port où accoste le navire. Cela dépendrait du coût imposé par la commission portuaire ou l'organisation dont il est question. Je n'ai pas la moindre idée de ce que les frais individuels représenteraient.

Le sénateur Milne: Monsieur Morrison, vous avez parlé des économies que procurerait peut-être l'optimisation de la technologie de pilotage électronique. Je présume que vous faites encore allusion aux «feux verts».

M. Morrison: Oui, en partie.

Le sénateur Milne: Quels seraient les effets de l'optimisation de la technologie sur l'emploi? Je pense aux représentants des TCA. Croyez-vous que cela va réduire le nombre d'employés dont il faut disposer sur la voie maritime? Comme j'habite près de Toronto, je m'intéresse particulièrement à la voie maritime.

M. Morrison: Je ne peux répondre à cette question, puisque nous n'avons pas étudié ce qui arriverait aux employés de la voie maritime. Nous étions à étudier des façons de mieux contrôler les bâtiments à l'aide de la technologie moderne, de la technologie des satellites pour savoir où se trouvent les bateaux à tout instant, pour faire un usage plus efficient des écluses et des quais, et pour éviter les files d'attente. Je ne dirai pas forcément que cela aura pour effet d'accroître les responsabilités des employés de la voie maritime, mais nous en tirons certainement un usage plus efficient des quais, et peut-être qu'un nombre plus grand de bâtiments pourra passer.

Le sénateur Milne: Vous utilisez le temps et les employés avec une plus grande efficacité.

M. Morrison: Oui.

Le sénateur Milne: Les TCA ont laissé entendre qu'il pourrait y avoir une grève si cela passait et que la grève aurait un impact énorme sur vos activités. Elle aurait peut-être aussi un impact sur Halifax. Cela serait peut-être avantageux pour le sénateur Forrestall qu'il y ait une grève sur la voie maritime, car un plus grand nombre de navires utiliseraient alors le port de Halifax. Je crois aussi savoir, toutefois, qu'un grand nombre des équipages des bateaux qui circulent sur la voie maritime sont affiliés aux TCA. Quel genre d'impact aurait la possibilité d'une grève, selon vous?

M. Morrison: J'aime autant ne rien dire là-dessus. Comme je l'ai déjà fait remarquer, nos rapports avec les marins et les autres personnes qui travaillent à bord des bateaux sont excellents.

that I had heard said with some strength that there could be a strike over this issue. Mr. Smith does not know the background to it; nor do I. I did find it to be strong wording. It would be akin to someone else involved in the seaway saying that he was going to close the seaway because he could not get what he wanted. I would just as soon not reply to the question.

Senator Forrestall: The ships, by the way, are manned by Canadian merchant seamen.

Mr. Morrison: There are two other unions involved.

Senator Forrestall: I do not know of any CAW members on-board ships.

Senator Milne: I have some fairly accurate information from someone who should know that some crews are in the same union as the CAW.

Mr. Morrison: One of our major companies, Timber Lakes, has CAW.

Senator Johnstone: There might be some advantage if the volume of traffic moving through the seaway could be increased. Are the present facilities, the docks and infrastructure, capable of handling larger ships?

Mr. Morrison: Not larger than the largest ones using it now.

Senator Johnstone: Are ships in general becoming larger, or are they staying about the same size?

Mr. Morrison: It is certainly true that the size of ocean-going vessels carrying containers and liquid cargos is increasing.

Senator Johnstone: Is this likely to impact negatively on the seaway?

Mr. Morrison: It certainly impacts on the size of the foreign vessels that can use the seaway.

Senator Whelan: I live right on the Detroit River, the busiest waterway in the world. It carries the largest tonnage and has the most pleasure craft.

Another committee spent two weeks hearing testimony in Western Canada on the Canadian Wheat Board. We heard over 100 individuals and 38 organizations. They cited the CNR financial report, and their biggest source of revenue. The highest increase in rates after the Crow's Nest Pass rates were removed was not on potash or coal, but on grain. I am concerned that this new system will be non-regulated and unfair.

Mr. Morrison: We have recently done much work on the same issue in terms of appearing with Mr. Justice Estey on grain transportation. We are looking for increased competition, not decreased competition, and more real competition. Normally, when that happens, you will see prices go down rather than up or at least stay stable.

Aujourd'hui, c'est la première fois que j'entends dire avec une vigueur quelconque qu'il pourrait y avoir une grève à ce propos. M. Smith ne connaît pas le contexte de cette affaire. Moi non plus. J'ai quand même trouvé que le mot était fort. Ce serait comme si quelqu'un d'autre qui travaille sur la voie maritime disait qu'il va fermer la voie maritime parce qu'il ne peut obtenir ce qu'il veut. Je préfère tout simplement ne pas répondre à la question.

Le sénateur Forrestall: L'équipage des navires, soit dit en passant, est constitué de marins marchands canadiens.

M. Morrison: Il y a deux autres syndicats en cause.

Le sénateur Forrestall: Je n'étais pas conscient que des membres des TCA travaillent à bord des navires.

Le sénateur Milne: C'est un renseignement exact que j'ai eu de quelqu'un qui devrait le savoir — certains équipages font partie du même syndicat que les TCA.

M. Morrison: Les TCA représentent les employés de l'une de nos plus importantes entreprises, Timber Lakes.

Le sénateur Johnstone: Il pourrait y avoir un avantage si le volume du trafic sur la voie maritime pouvait augmenter. Les installations, les quais, l'infrastructure actuellement en place permettraient-ils d'accueillir des navires de plus grande taille?

M. Morrison: Pas plus que les plus gros qui s'y trouvent déjà.

Le sénateur Johnstone: De façon générale, est-ce que les navires deviennent plus gros, ou encore leur taille demeure-t-elle à peu près la même?

M. Morrison: Il est indéniable que la taille des navires océaniques qui transportent des conteneurs et des cargaisons liquides augmente.

Le sénateur Johnstone: Est-ce que cela est susceptible d'avoir un effet défavorable sur la voie maritime?

M. Morrison: La taille des navires étrangers qui peuvent emprunter la voie maritime est certainement un facteur.

Le sénateur Whelan: J'habite tout juste sur les berges de la rivière Détroit, la voie navigable la plus achalandée au monde. C'est là que le tonnage est le plus important et les bateaux de plaisance les plus nombreux.

Un autre comité a passé deux semaines dans l'Ouest du Canada à entendre des témoignages à propos de la Commission canadienne du blé. Nous avons entendu plus de 100 personnes et 38 organisations. Elles ont cité le rapport financier du CN et leur plus grande source de revenu. L'augmentation la plus élevée des taux après la disparition du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau touchait non pas la potasse ou le charbon, mais plutôt le grain. Je crains que ce nouveau système pourrait être non réglementé et injuste.

M. Morrison: Nous avons récemment accompli beaucoup de travail sur la même question pour comparaître devant monsieur le juge Estey au sujet de la question du transport du grain. Nous recherchons une concurrence accrue, et non pas l'inverse, une véritable concurrence accrue. Normalement, lorsque cela survient, les prix baissent — ils n'augmentent pas — ou, tout au moins, ils demeurent stables.

If we were to increase the prices that we charge now for carriage of grain we would not even have the grain that we will get this year, which is not very much. We would not affect the market that way. We want to carry more grain, not less grain. If we increase our rates we will not be able to compete.

Senator Whelan: That sounds like good news. On page 7 of your presentation you refer to Action 7, an equitable trading environment. You say that the government of Canada, in discussions with the United States, has addressed the issue of the current subsidization of the Mississippi River and the competitive threat posed to the Great Lakes-St. Lawrence waterway users.

This has been constantly brought to our attention. The U.S. Corps of Engineers spent millions of dollars not only on the Mississippi but also on its tributaries, the Ohio and Missouri and others. As well, a big part of their grain is shipped on the Columbia River. A huge amount of grain is shipped by barge to the West Coast ports. They have a tremendous advantage.

I am concerned about NAFTA when we see how hard the loss of the Crowsnest Pass rates has been. Then we see U.S. grain-growers getting a \$67-per-tonne subsidy which the Canadian grower gets no longer. They receive this tremendous subsidy while 50 per cent of their grain is shipped by water. That is a horrendous subsidy. Have you ever worked out the real cost of this subsidy on the Mississippi River and the other rivers?

Mr. Morrison: We have not worked it up explicitly but the numbers that we have heard at times would approximate 50 cents a tonne. Whether that can be used economically I am not sure, but it is a significant number. They are not carrying as much as they could on the Mississippi if they had barges and vessels available. They take off their crop about the same time as we do. Otherwise, perhaps even more grain would go that way.

Senator Whelan: I realize the importance of the St. Lawrence waterway and the many positive things it brings but we have also imported some bad things by that Seaway. We have the zebra mussels and another foreign species of fish which eats all the eggs of the perch in the Lake Erie region. Have you ever measured the cost of that?

Mr. Morrison: I represent the domestic shipowners. I would let someone else answer that question.

The Chairman: Thank you. Our next witness is ready to proceed.

Mr. John Whalley, Manager of Economic Development of Cape Breton Regional Municipality: Honourable senators, I do not wish to misrepresent myself. I will not pretend to be an expert on this legislation but it does have implications for our economic development.

Si nous augmentions le prix que nous demandons pour le transport du grain, nous n'aurions même pas le grain que nous allons avoir cette année, ce qui n'est pas grand chose. Nous n'influerions pas sur le marché de cette façon. Nous voulons transporter plus de grain et non pas moins. Si nous majorons nos tarifs, nous ne pourrions pas concurrencer.

Sénateur Whelan: Ça m'apparaît être des bonnes nouvelles. À la page 7 de votre mémoire, vous parlez d'Action 7, un environnement commercial équitable. Vous dites que le gouvernement du Canada, dans ses discussions avec les États-Unis, a abordé la question des subventions actuellement versées pour le transport sur la rivière Mississippi aussi bien que la menace à la concurrence pour les usagers de la voie maritime des Grands Lacs et du Saint-Laurent.

Cela est constamment porté à notre attention. L'U.S. Corps of Engineers a dépensé des millions de dollars non seulement sur le Mississippi, mais aussi sur ses affluents, l'Ohio, le Missouri et d'autres encore. De même, une bonne partie du grain des États-Unis est transporté sur le fleuve Columbia. Une quantité énorme de grain est expédiée par barges vers les ports de la côte Ouest. Les États-Unis disposent d'un avantage énorme.

Je me soucie des effets de l'ALENA quand je songe aux grandes difficultés que nous éprouvons depuis la disparition du tarif du Nid-de-Corbeau. Puis, nous constatons que les céréaliers américains obtiennent une subvention de 67 \$ la tonne à laquelle le cultivateur canadien n'a plus droit. Ils reçoivent cette subvention énorme, même si 50 p. 100 de leur grain transitent par voie d'eau. C'est une subvention horrible. Avez-vous déjà calculé le coût réel de la subvention du transport sur la rivière Mississippi et d'autres fleuves et rivières?

M. Morrison: Nous n'avons pas fait le calcul exact, mais nous avons déjà entendu dire que cela tournait autour de 50 cents la tonne. Je ne sais pas si cela peut servir à des fins économiques, mais c'est un chiffre important. Ils n'en transportent pas autant qu'ils le pourraient sur le Mississippi, s'ils disposaient de barges et de vaisseaux. Ils déchargent leurs récoltes à peu près au même moment que nous. Sinon, il y aurait peut-être encore plus de grain qui serait transporté par là.

Le sénateur Whelan: Je suis conscient de l'importance de la voie navigable du Saint-Laurent et des nombreux effets favorables qu'elle procure, mais nous y avons aussi importé pour ainsi dire de mauvaises choses. Il y a les moules zébrées et une autre espèce de poisson étrangère qui mange tous les oeufs de la perche dans la région du lac Érié. En avez-vous déjà mesuré le coût?

M. Morrison: Je représente les armateurs canadiens. Je laisserai à quelqu'un d'autre le soin de répondre à cette question.

La présidente: Merci. Notre prochain témoin est prêt.

M. John Whalley, directeur chargé du développement économique, Municipalité régionale du Cap-Breton: Honorables sénateurs, je tiens à ce qu'il n'y ait pas d'erreur sur ma personne. Je ne prétends pas être spécialiste du projet de loi que nous avons devant les yeux, mais il demeure qu'il a des conséquences pour notre développement économique.

When I attended Dalhousie University in Halifax, a professor of political science, James Ayers, wrote an important work entitled *Views from a Fireproof House* in which he discussed Canada's foreign policy between the two World Wars. My presentation could probably be called, "Views from a House of Flames" or, keeping with the waterway context, "Views from a House Submerged."

Our region includes approximately 117,000 people on the easternmost tip of Nova Scotia. During the past 15 years the population of the region has declined by some seven per cent. Within the last five years every community in the region has suffered a drop in population. The gross domestic product of the region is approximately \$1.7 billion, which has been basically consistent through the past ten years, even with the decline of population. During the past three years the annual rate of unemployment in the region has been in excess of 20 per cent. Based upon most recent monthly estimate for March 1998 unemployment in the region exceeds 18 per cent.

The history of the island is basically a marine history. It was one of the first regions of Canada to be settled. The marine environment provides work for many of our people directly through the fishing industry. Many people import and export goods and services using marine transportation. With our numerous harbours and the Bras D'Or Lakes much of our recreational activity is marine-related.

Until very recently most people in the region would have taken public ownership of many of our marine assets for granted. We view public ownership as essential for ensuring joint consumption and non-excludability as a public good. As well, public ownership was considered essential because the federal government's marine assets in our region, which included public wharves as well as the Sydport Industrial Park, were considered to be fundamental to our future economic development and growth.

In 1995 the Cape Breton Regional Municipality was formed by amalgamating eight municipal units. The rationale was to reduce the inefficiencies and redundancy of services associated with operating eight small municipal units. Indeed, during the discussion related to the amalgamation it was suggested that an amalgamated municipal unit would promote a more effective, planned approach to economic development.

In much the same way, the Canada Marine Act is essentially about improving efficiency and effectiveness associated with Canada's maritime operations. Our concern, however, is that the legislation in conjunction with other recent changes in Canada's transportation policy and economic development policy are rendering regions such as my own uncompetitive.

À l'époque où je fréquentais l'Université Dalhousie, à Halifax, un professeur de sciences politiques, James Ayers, a écrit un ouvrage important intitulé: *Views from a Fireproof House* — «Une maison à l'épreuve du feu» — où il traitait de la politique étrangère du Canada entre les deux grandes guerres. Mon exposé à moi devrait probablement s'intituler: «Une maison consommée par le feu» ou, pour rester dans le contexte des voies d'eau, «Une maison submergée».

Notre région compte quelque 117 000 personnes installées à l'extrémité est de la Nouvelle-Écosse. Depuis 15 ans, la population de la région a diminué de quelque 7 p. 100 environ. Depuis cinq ans, toutes les collectivités de la région ont subi un déclin à cet égard. Le produit intérieur brut de la région s'élève à 1,7 milliard de dollars environ, chiffre qui est demeuré essentiellement le même au cours des 10 dernières années, en dépit du déclin démographique. Durant les trois dernières années, le taux annuel de chômage dans la région a dépassé le cap des 20 p. 100. Selon la plus récente estimation mensuelle, le taux de chômage dans la région pour mars 1998 s'est élevé à plus de 18 p. 100.

L'histoire de l'île est essentiellement une histoire maritime. La région est l'une des premières à avoir été peuplées au Canada. Le milieu marin permet à un grand nombre de nos habitants de travailler, en occupant un emploi direct dans l'industrie de la pêche. Nombre de gens importent et exportent des biens et des services par voie d'eau. Comme nous disposons de nombreux ports et des lacs de la région du Bras d'Or, nos loisirs sont souvent des activités maritimes.

Il n'y a pas très longtemps encore, la plupart des gens dans la région auraient tenu pour acquis qu'un grand nombre de nos «biens maritimes» appartenaient à tous. Cette propriété collective nous paraît essentielle — pour que tous puissent se prévaloir, sans exclusion, du bien commun. De même, cela nous paraissait essentiel puisque les biens maritimes du gouvernement fédéral dans notre région, y compris les quais ouverts à tous et le parc industriel Sydport, étaient considérés comme des éléments fondamentaux de notre croissance et notre développement économiques pour l'avenir.

En 1995, la fusion de huit municipalités a abouti à la création de la municipalité régionale du Cap-Breton. La raison de la fusion consistait à réduire les pratiques non efficaces et le dédoublement des services qu'entraînait le fonctionnement de huit petites municipalités. De fait, durant les discussions à cet égard, il a été dit qu'une seule Municipalité intégrée permettrait de promouvoir une planification plus efficace du développement économique.

Pareillement, la Loi maritime du Canada vise essentiellement à améliorer l'efficacité et l'efficacité des opérations maritimes du Canada. Nous nous soucions toutefois de ce que le projet de loi, de concert avec d'autres modifications récentes touchant la politique des transports et la politique de développement économique du Canada, mine la compétitivité de régions comme la mienne.

There are essentially four modes of transportation for goods and people: rail, air, road, and water. To put the Marine Act in context, I will provide some background on what seems to be happening with respect to these modes of transportation.

Recently, the Atlantic Provinces Transportation Commission conducted a study of airfares. The airfare between Halifax, which is the provincial capital, and Sydney has increased by approximately 49 per cent between 1995 and 1997. The current airfare between Sydney and the provincial capital is in excess of \$600 per person, a fare which I contend is prohibitive for most people in the region and, therefore, a fare which is acting, I would suggest, as an impediment to economic growth.

Railways have had a long history in Cape Breton and in Nova Scotia. However, currently there is no passenger rail service east of Truro, Nova Scotia, and certainly no passenger service into Cape Breton. The freight service provided by the Cape Breton and Central Nova Scotia Railway has been successful and made, I believe, a small profit. However, the fate of this service is very much contingent upon the success of the Sydney steel plant and the operations of the Cape Breton Development Corporation.

Highway development is essentially a provincial responsibility. However, without exception, many of the major roads in our area are in a state of disrepair. Obviously, the roads and highways are essential for efficient transportation of goods and residents. They are also essential if we are to maintain and encourage tourism, which is a very important industry in our region. At some point, the level of disrepair of our highways and roads becomes a deterrent to tourist traffic.

Therefore, taking the other principal modes of transportation, there has not been a tangible improvement in the transportation network within our region in recent years. I suggest that in fact there has been a very palpable decline in the level of service and in the efficiency of the service. This is the environment into which the Canada Marine Act is being introduced.

The importance of this legislation represents a further withdrawal of the federal government from our economy. As a consequence of this withdrawal a void is being created, and there appears to be no plan, no commitment of resources and no discussion with other levels of government regarding the structure of elements that are required for economic rejuvenation in the region.

I do not think the municipal government was included as a significant partner in the discussions with regard to Bill C-9. If they were, I am not aware of such discussions. If we had been asked for suggestions, I believe we would have suggested that the municipal governments in all regions of Canada, particularly our own regional government, be given the right of first refusal on all significant federal assets in the region. If we had been asked, we would have clearly indicated that any divestiture fund that had been established would have been exhausted very quickly. Within our region, there is an expectation that we will be held responsible to contribute resources to these assets over the years, a contribution which I suggest we will have a great deal of difficulty meeting.

Pour l'essentiel, il existe quatre modes de transport des biens et des êtres humains: le chemin de fer, le couloir aérien, la route et la voie d'eau. Pour mettre en perspective la Loi maritime du Canada, je vais traiter un peu de l'évolution de ces modes de transport.

Récemment, la Commission des transports des provinces de l'Atlantique a étudié les tarifs des compagnies aériennes. Le prix du billet d'avion pour le trajet qui va de Halifax, capitale de la province, à Sydney a augmenté de 49 p. 100 environ de 1995 à 1997. À l'heure actuelle, le trajet de Sydney à la capitale provinciale coûte plus de 600 \$ au voyageur, tarif qui me paraît prohibitif pour la plupart des gens de la région; c'est donc un tarif qui, j'ose avancer, fait obstacle à la croissance de l'économie.

Les chemins de fer ont une longue histoire au Cap-Breton et en Nouvelle-Écosse, mais il n'y a actuellement pas de service voyageurs à l'est de Truro, en Nouvelle-Écosse, et il n'y a certainement pas de service voyageurs jusqu'au Cap-Breton. Le service marchandises du Cap-Breton and Central Nova Scotia Railway s'est révélé un succès et a produit, d'après ce que j'en sais, un léger bénéfice. Toutefois, le sort de ce service dépend énormément du succès de l'aciérie de Sydney et des activités de la Société de développement du Cap-Breton.

L'aménagement du réseau routier relève essentiellement des provinces. Toutefois, un grand nombre des routes principales dans notre région sont en piteux état. Visiblement, les routes et autoroutes sont essentielles au transport efficace des biens et des habitants. Elles sont essentielles si nous souhaitons maintenir et encourager le tourisme, qui est une industrie très importante dans notre région. À un moment donné, le mauvais état des routes et autoroutes dissuade le tourisme.

Pour parler donc des autres modes de transport, il n'y a pas eu d'amélioration concrète du réseau dans notre région ces dernières années. Je dirais même qu'il y a eu une détérioration tout à fait réelle du niveau de service et de l'efficacité du service. C'est dans ce contexte que l'on instaure la Loi maritime du Canada.

Fait important, par ce projet de loi, le gouvernement fédéral se retire encore plus de notre économie. Du fait de ce retrait, il crée un vide, mais il ne semble pas avoir dressé de plan, engagé de ressources ni discuté avec d'autres ordres de gouvernement de la structure des éléments requis pour assurer le renouvellement économique dans la région.

Je ne crois pas que l'administration municipale ait pu réellement participer aux discussions concernant le projet de loi C-9. Du moins, je ne suis pas au courant de telles discussions. Si on nous l'avait demandé, je crois que nous aurions proposé que les administrations municipales de toutes les régions du Canada, et particulièrement celles de notre propre administration régionale, aient le droit de préemption sur tous les biens fédéraux significatifs dans la région. Si on nous l'avait demandé, nous aurions dit sans équivoque que tout fonds de cession établi aurait été épuisé très rapidement. Dans notre région, il est attendu que nous assumions la responsabilité de fournir des ressources à ces biens au fil des ans; or, je crois que nous aurons beaucoup de difficultés à respecter une telle exigence.

If we had been asked to contribute, we would have suggested that, consistent with the newly established regional municipality under which assets of the former municipal governments came under the responsibility of the regional government, we would have taken responsibility for the assets the federal government wanted to dispose of in return for an annual operating grant. That would have ensured a rational, efficient and effective marine operation within our region. As it is, individual community groups are gaining access to these assets, and I think it is inconsistent with the approach we had taken with respect to amalgamation.

Most important, though, if we had been asked about the Canada Marine Act and its implications, we would have suggested that the federal government is seen to be withdrawing from the region at a most difficult time.

Clearly, our experience with federal and provincial policy has not been satisfactory recently. We believe we have, consistent with other small communities throughout the country, different interests than some of the larger regions. Even within our own province, we have different interests, as has been highlighted by the recent Sable Offshore Energy Project negotiations. It is also the case in the current disposition to private interests of the Sydport Industrial Park, which is a fundamental asset in our region. It is currently owned and operated by Enterprise Cape Breton Corporation.

We feel excluded from some of these major policy decisions, and these decisions will have a major impact on our economy and our society for many years to come. Assets seemingly are being sold to disparate groups without a strategy, and when we agree to participate in a process and the process is circumvented, we tend to be described as the architects of missed opportunity.

In this light, we have reservations about the Canada Marine Act, and the reservations are quite serious. However, our concerns are really that much is being done without a reflection upon the total impact, and that is simply one more step in that process.

We are a municipal government. Without the proper tools and without cooperation, we can recognize the problem, but there is little we can do to change it or affect it. This is why we come here today, to raise awareness, to make our observations, and to communicate our interest and our willingness to work with other levels of government to secure a better future.

The Chairman: This bill has been under discussion for several years. How would you like to see it changed? Are you suggesting that the whole bill not go forward?

Mr. Whalley: No, I would never suggest that. My understanding is that the municipal government has been overwhelmed with its own internal problems, probably during the entire period because amalgamation occurred in 1995. For the past

Si on nous avait demandé de contribuer, nous aurions proposé que, conformément au fonctionnement de la municipalité régionale nouvellement établie où les biens des anciennes administrations municipales relèvent d'une administration régionale, nous prendrions en charge les biens dont le gouvernement fédéral veut se défaire, en échange d'une subvention annuelle de fonctionnement. Cela nous aurait permis de veiller à ce que les activités maritimes dans notre région sont rationalisées, efficaces et efficaces. De fait, ce sont des groupes communautaires individuels qui obtiennent l'accès aux biens en question, et je crois que cela ne concorde pas avec l'approche que nous avons adoptée dans le contexte de la fusion.

Il y a toutefois une question qui est encore plus importante. Si on nous avait demandé ce que nous pensons de la Loi maritime du Canada et des effets qu'elle peut avoir, nous aurions déclaré que le gouvernement fédéral semble se retirer de la région à une époque des plus difficiles.

Visiblement, l'expérience que nous avons des orientations fédérales et provinciales n'est pas satisfaisante ces derniers temps. Nous croyons avoir, à l'exemple d'autres collectivités peu nombreuses de tout le pays, des intérêts qui divergent de ceux des grandes régions. Même à l'intérieur de notre propre province, nous avons des intérêts divergents, comme le font bien ressortir les négociations récentes concernant le projet d'exploitation des ressources énergétiques au large de l'île de Sable. Il en va de même de la vente à des intérêts privés du parc industriel Sydport, élément fondamental de notre région. Pour l'instant, la Société d'expansion du Cap-Breton demeure le propriétaire et l'exploitant du parc.

Nous nous sentons exclus de certaines des grandes décisions stratégiques qui auront des effets importants sur notre économie et sur notre société pendant bien des années. On semble vendre des biens à des groupes disparates sans aucune stratégie; lorsque nous acceptons de participer au processus et que le processus est contourné, on a tendance à nous qualifier de spécialistes des occasions ratées.

Dans ce contexte, nous avons des réserves quant à la Loi maritime du Canada, et ce sont des réserves très sérieuses. Fondamentalement, à nos yeux, il y a beaucoup de travail qui se fait sans que l'on réfléchisse à l'effet global, et c'est simplement une autre étape de ce processus.

Nous formons une administration municipale. Sans les bons outils et sans coopération, nous pouvons reconnaître le problème, mais nous ne pouvons faire grand-chose pour le régler. C'est pourquoi nous sommes venus ici aujourd'hui, pour vous conscientiser, pour formuler nos observations et pour exprimer notre intérêt et notre volonté de travailler avec d'autres ordres de gouvernement pour nous donner un avenir meilleur.

La présidente: Ce projet de loi fait l'objet de discussions depuis plusieurs années. En quoi souhaiteriez-vous qu'il soit modifié? Proposez-vous que le projet de loi en entier soit rejeté?

M. Whalley: Non, je ne ferais jamais une telle proposition. D'après ce que j'en sais, l'administration municipale était dépassée par ses propres problèmes internes, probablement durant toute la période précédant, car la fusion a eu lieu en 1995. Depuis

two years, they have been pretty much dedicated to their own internal reorganization.

My concern is that a number of harbours within our region may go to small, individual community groups to manage. We have already seen at least one harbour authority making application to us and to Enterprise Cape Breton Corporation for funding improvements. We expect this will happen over and over again and that the ports will not be managed in a coherent way consistent with an economic development strategy that we would develop.

We recognize that it is too late to change the elements of this particular legislation, but we certainly want to start to signal our recognition that things are not good. Things are declining, and there must some discussion about how to effect a change.

Senator Forrestall: You touched upon a sensitive area, one that is critical to any conclusions I draw with respect to this bill. Do you know how much money is transferred from marine-related activity to the regional municipal council as either grants, direct taxes or payments in lieu of taxes?

Mr. Whalley: I do not know if our situation would be much different from the situation that the representatives from Toronto discussed today. I would believe that our ports, by and large, cannot pay for themselves. Much of the land that would be in the vicinity of our harbours has enormous potential. This potential may well be realized over the next few years, if the development of the offshore oil and gas industry comes a little closer to our region. We are not receiving a great deal of revenue from the land.

Senator Forrestall: If the federal government were to withdraw its grant program, to what degree would that impact on your general spending in the regional municipality?

Mr. Whalley: Without knowing the actual numbers, I would suggest that there are many more important grants and subsidies that are being withdrawn. I do not think that the revenue perspective is the most important point. I look at it from managing the assets in a consistent manner, coherent with an aggressive economic development strategy. That will not be done under this particular legislation.

Senator Forrestall: Does the regional municipality know what it costs to operate the ports?

Mr. Whalley: I am sure that they do, although I do not. I learned that I was making this presentation late Thursday evening, and I have not had the time to compile all the data.

Senator Forrestall: My concern is that there is a potential for being very disruptive. If you know where your income is and then you are fighting to stay within your budget limits and someone claims 2 per cent of that revenue, it must be terribly disruptive to planning. When this happens in Halifax, we have one comment where I come from, "Give me Dartmouth any day." It is a lot cheaper.

deux ans, les gens se consacrent pour l'essentiel à une réorganisation interne.

Ce qui m'inquiète, c'est que la gestion de certains ports dans notre région soit confiée à des petits groupes communautaires. Nous connaissons déjà le cas d'au moins une autorité portuaire qui nous a demandé, à nous et à la Société d'expansion du Cap-Breton, de dégager des fonds pour des améliorations. Nous croyons que c'est un scénario qui va se répéter ad nauseam et que les ports ne seront pas gérés d'une manière cohérente, qui concorderait avec une stratégie de développement économique que nous pourrions nous donner.

Nous admettons qu'il est trop tard pour modifier les éléments de ce projet de loi en particulier, mais nous souhaitons certainement signaler le fait que les perspectives ne nous paraissent pas heureuses. Nous assistons à un déclin, et il faut discuter de la façon de s'y prendre pour renverser la vapeur.

Le sénateur Forrestall: Vous avez abordé une question délicate, une question qui est liée fondamentalement à toute conclusion que je tirerais à propos de ce projet de loi. Savez-vous combien d'argent est transféré au conseil municipal régional pour les activités maritimes — que ce soit sous forme de subventions, d'impôts directs ou de paiements tenant lieu d'impôts?

M. Whalley: Je me demande si notre situation divergerait beaucoup de la situation que les représentants de Toronto ont exposée aujourd'hui. Je suis porté à croire que les ports, dans l'ensemble, ne peuvent s'autosuffire financièrement. Pour une bonne part, les terrains avoisinants de nos ports ont un potentiel énorme. Ce potentiel pourrait bien se réaliser au cours des quelques prochaines années, si l'industrie naissante de l'exploitation des ressources pétrolières et gazières au large se rapproche un peu de notre région. Les terrains ne nous donnent pas des revenus énormes.

Le sénateur Forrestall: Si le gouvernement fédéral devait éliminer son programme de subventions, quel en serait l'effet global sur les dépenses générales de la municipalité régionale?

M. Whalley: Sans avoir les chiffres exacts devant moi, je dirais qu'il y a encore un grand nombre de subventions importantes que l'on est en train d'éliminer. Je ne crois pas que la question des revenus soit la plus importante. Mon optique concerne la gestion cohérente des biens dans le cadre d'une stratégie dynamique de développement économique. Cela ne se fera pas avec l'application de ce projet de loi en particulier.

Le sénateur Forrestall: La municipalité régionale connaît-elle le coût d'exploitation des ports?

M. Whalley: Sans doute, mais, moi, je ne le sais pas. J'ai appris jeudi soir que je devais préparer mon exposé, et je n'ai pas eu le temps de réunir toutes les données.

Le sénateur Forrestall: Ce qui m'inquiète, c'est la possibilité que les choses soient grandement perturbées. Si on connaît son revenu et qu'on se bat pour respecter ses contraintes budgétaires, mais que quelqu'un vient réclamer 2 p. 100 des revenus, il doit être difficile de planifier. Quand cela survient à Halifax, il y a une chose que nous disons par chez nous: «Donnez-moi Dartmouth n'importe quand. C'est beaucoup moins cher.»

Mr. Whalley: The mayor is not here today because we have to cut \$4 million to \$5 million out of our total operating of approximately \$85 million. Any revenue that is taken out of that amount is significant.

The federal government recently invested \$15 million to build a new government wharf in Sydney, for example. There is no way the municipal government would ever make that type of investment. It could never afford it, and it would have difficulty maintaining the facility.

Senator Forrestall: If the difficulties with the two remaining mines and the reserves that are available to us loom larger, it will not be 26, 27 years any more, but 10 or 11. That is very critical to your planning.

Mr. Whalley: Yes.

Senator Bryden: One of the statements in your brief eloquently describes the concerns of people in rural Atlantic Canada. I am reading from page 6:

...our concerns are really that much is being done without a reflection on the total impact.

I understand from you that Cape Breton will be dramatically impacted by the divestiture of the various ports from government to either private sector or not-for-profit groups; is that correct?

Mr. Whalley: Yes.

Senator Bryden: I do not think you said in the brief that it is the municipalities' anticipation that these ports will not be viable on their own, and will be coming to your corporation for financial assistance.

Mr. Whalley: They already have.

Senator Bryden: Some already have?

Mr. Whalley: Yes.

Senator Bryden: I have already put on the record the fact that, if the fees that must be charged to Port Hawkesbury are charged, the aggregate company has said that it will have to leave, and that is 265 jobs. Are you aware of the problem?

Mr. Whalley: I was not aware of that, although it may well be the case.

Senator Bryden: I question your statement that it is perhaps too late to affect the impact of this bill on regions such as yours. That is why we are here; it is not too late.

Senator Forrestall: I agree with the senator.

Senator Whelan: I agree with Senator Bryden.

Senator Milne: Mr. Whalley, I wish to thank you for coming here and making this presentation. I may come from Toronto, but I do understand what an 18 per cent unemployment rate means. That is a devastating thing.

Does the Cape Breton Regional Municipality take in all of Cape Breton?

M. Whalley: Le maire n'est pas ici aujourd'hui parce que nous devons éliminer de 4 à 5 millions de dollars de notre budget total de fonctionnement, qui se situe à environ 85 millions de dollars. Toute somme enlevée à cet égard est importante.

Le gouvernement fédéral a récemment investi 15 millions de dollars dans la construction d'un nouveau port gouvernemental à Sydney, par exemple. L'administration municipale ne pourrait jamais faire ce genre d'investissement. Elle n'en aurait jamais les moyens, et elle aurait de la difficulté à entretenir l'installation.

Le sénateur Forrestall: Si les difficultés que posent les deux mines qui restent et les réserves qui nous restent prennent de l'envergure, ce ne sera pas 26 ou 27 ans; ce sera plutôt 10 ou 11 ans. C'est un élément indispensable de votre planification.

M. Whalley: Oui.

Le sénateur Bryden: À un endroit dans votre mémoire, vous décrivez avec éloquence les préoccupations des habitants des zones rurales de la région de l'Atlantique. Cela se trouve à la page 6:

[...] fondamentalement, nous craignons que bien des choses se fassent sans que l'on réfléchisse à l'effet global.

D'après ce que vous nous dites, la cession de divers ports du gouvernement à des groupes sans but lucratif ou au secteur privé aura un effet très marqué sur le Cap-Breton. Est-ce bien cela?

M. Whalley: Oui.

Le sénateur Bryden: Je ne crois pas que vous ayez dit, dans le mémoire, que les municipalités envisagent que ces ports ne seront pas viables en eux-mêmes et qu'elles viendront demander des fonds à votre société.

M. Whalley: Elles l'ont déjà fait.

Le sénateur Bryden: Certaines l'ont déjà fait?

M. Whalley: Oui.

Le sénateur Bryden: J'ai déjà fait valoir ici que, si les frais qui doivent être appliqués à Port Hawkesbury sont bel et bien appliqués, la société qui fabrique du granulat fermera ses portes, comme elle l'a dit. Or, c'est 265 emplois qui sont en jeu. Êtes-vous conscient de ce problème?

M. Whalley: Je n'en étais pas conscient, mais cela pourrait bien être le cas.

Le sénateur Bryden: Je ne suis pas d'accord avec vous quand vous dites qu'il est trop tard pour moduler les effets de ce projet de loi sur une région comme la vôtre. C'est la raison pour laquelle nous nous sommes réunis ici. Il n'est pas trop tard.

Le sénateur Forrestall: Je suis d'accord avec le sénateur.

Le sénateur Whelan: Je suis d'accord avec le sénateur Bryden.

Le sénateur Milne: Monsieur Whalley, je vous remercie d'être venu ici présenter un exposé. Je suis peut-être originaire de Toronto, mais je saisis bien la signification d'un taux de chômage de 18 p. 100. C'est quelque chose de dévastateur.

La Municipalité régionale du Cap-Breton englobe-t-elle tout le Cap-Breton?

Mr. Whalley: No, it does not. It is essentially the area formerly known as Cape Breton County, one of four counties in Cape Breton, and one of 18 in Nova Scotia. It is essentially industrial, what was called industrial Cape Breton, which is now an oxymoron.

Senator Milne: Does that encompass the Sydney area?

Mr. Whalley: Yes, industrial Cape Breton is the eastern part of Cape Breton.

Senator Milne: How many ports are there now in this expanded community?

Mr. Whalley: There are Sydney, North Sydney, Glace Bay and Louisbourg, which would be the major one. There are four major ones.

Senator Milne: How many have already come to you for money?

Mr. Whalley: One to date.

Senator Johnstone: I was interested to read in your brief that to fly from Sidney to Halifax return costs \$600. To fly from Charlottetown to Halifax costs approximately \$450. You can fly from Halifax to Heathrow return for less than that. That reflects something of the problems we have, probably all across Canada but certainly in the Atlantic region. It is certainly disproportionate that we should have to pay almost \$450 for 22 minutes in the air.

Senator Forrestall: I wish to clarify one or two things. Only one of the component parts of the regional municipality of Cape Breton has come forward looking for money because they are only in their first full fiscal year and the impact of federal reductions in support funds has not yet been felt. We are not so concerned about the present as we are about what will happen next year when they realize that they are \$3 million short. They are trying to cut \$5 million from an \$80 million budget. They can always cut, but can they find? This is our concern. There are probably a dozen or so ports in Canada such as Sydney that will feel the impact on their ability to present a balanced budget while continuing to provide services.

Is that not the case?

Mr. Whalley: Yes, it is.

Senator Forrestall: Thank you.

The Chairman: Our next witnesses are from the Labrador Metis Association.

Mr. Todd Russell, President, Labrador Metis Association: I am the President of the Labrador Metis Association. I have with me Robert Rose who advises us on a number of matters of concern to our people and our communities.

For those not familiar with Labrador and the Labrador Metis Association, it may be appropriate to give you a little background

M. Whalley: Non, elle ne l'englobe pas tout. Pour l'essentiel, elle couvre l'ancienne région du «comté du Cap-Breton», un des quatre comtés du Cap-Breton, et un des 18 en Nouvelle-Écosse. C'est essentiellement une zone industrielle, ce que nous appelions le Cap-Breton industriel, mais c'est un terme qui est une contradiction aujourd'hui.

Le sénateur Milne: Est-ce que cela englobe la région de Sydney?

M. Whalley: Oui, le Cap-Breton industriel, c'est la partie est du Cap Breton.

Le sénateur Milne: Combien de ports y a-t-il maintenant dans cette zone élargie?

M. Whalley: Il y a Sydney, Sydney-Nord, Glace Bay et Louisbourg, le port principal. Il y a quatre grands ports.

Le sénateur Milne: Combien se sont adressés à vous pour obtenir de l'argent?

M. Whalley: Un, jusqu'à maintenant.

Le sénateur Johnstone: J'ai trouvé cela intéressant de lire, dans votre mémoire, que le billet d'avion aller-retour de Sydney à Halifax coûte 600 \$. Pour prendre l'avion de Charlottetown à Halifax, il faut payer environ 450 \$. On peut aller de Halifax à Heathrow et payer moins cher. Cela montre bien les problèmes que nous éprouvons, probablement dans tout le Canada, mais certainement dans la région de l'Atlantique. C'est certainement un prix démesuré: presque 450 \$ pour un vol qui dure 22 minutes.

Le sénateur Forrestall: J'aimerais éclaircir une chose ou deux. C'est seulement un élément de la municipalité régionale du Cap-Breton qui est venue demander de l'argent, parce qu'il en est à son premier exercice financier complet, et l'impact de la réduction des fonds fédéraux ne s'est pas encore fait sentir. Ce n'est pas tant le moment présent qui nous préoccupe. C'est plutôt ce qui se passera l'an prochain lorsque ces gens auront un manque à gagner de 3 millions de dollars. Ils essaient d'éliminer 5 millions de dollars d'un budget de 80 millions de dollars. Ils peuvent toujours couper, mais peuvent-ils trouver? Voilà notre appréhension. Il y a probablement une douzaine de ports au Canada qui, comme celui de Sydney, auront de ce fait de la difficulté à atteindre l'équilibre budgétaire tout en continuant à offrir les services.

N'est-ce pas le cas?

M. Whalley: Oui, c'est le cas.

Le sénateur Forrestall: Merci.

La présidente: Nos prochains témoins proviennent de la Labrador Metis Association.

M. Todd Russell, président, Labrador Metis Association: Je suis président de la Labrador Metis Association. Je suis en compagnie de Robert Rose, qui nous sert de conseiller dans plusieurs dossiers qui préoccupent les Métis et les communautés métisses.

Pour ceux qui ne connaissent pas bien le Labrador ni la Labrador Metis Association, il convient peut-être de donner

before getting into the meat of our presentation regarding the parts of this bill which focus on remote ports.

Labrador is currently an area of much concern for a number of different interests, particularly with regard to Voisey Bay, Lower Churchill, forestry, transportation, et cetera. It is an Arctic environment and very remote.

Our provincial government has a history of denial of Aboriginal people and Aboriginal rights. Some of its ideas with regard to self-government are very archaic.

In Labrador we are experiencing a resource boom similar to that experienced in the Yukon during the gold rush.

The Labrador Metis Association represents a unique adaptation of Aboriginal society. We are descendants of the Inuit people of south and central Labrador, referred to by early explorers as the Arbucktoke, or Arqviqmut, the People of the Whale. Our society has incorporated and blended with European newcomers as well as with Innu and other Indian people such as Mi'kmaq and Cree.

The LMA has a membership of about 5,000 people. The term "Metis" has become the favourite term of self-identification of our people over the past two decades, although earlier references to our communities and people used such term as "Eskimo half-breeds," "native," "mixed-bloods," "part-Eskimo," "liveyeres," "planters," "settlers," "Labradorian" and "Kablunangajuit." We have been called everything just about everything under the sun and sometimes much worse things than those euphemistic terms.

We are predominantly descended from the Inuit and non-Aboriginal settlers, with some Indian descent as well. In this sense, we are unique in Canada as Inuit-Metis, similar to the people in the Western Arctic who are distinct as Sahtu Metis or Gwich'in Metis.

Our communities, with the exception of those surrounding Happy Valley and Goose Bay, are completely isolated. There are no roads. All we have are ports for boat traffic in the summer, groomed trails for ski-doo traffic in the winter and air fields put in place a decade ago by the federal government. As a result, all the ports between Red Bay and Cartwright in Labrador have been designated as remote ports; that is, ports which it is essential to maintain because of the otherwise isolated nature of the communities involved. That is why we are particularly concerned about this bill.

Our presentation today deals to a large extent with what has happened already in terms of the implementation of this bill and our grievances with that. We are hopeful that that will shed some light on the way we see things proceeding with this bill.

I have three primary objectives today. The first is to expose the political reality surrounding Labrador remote ports, politics that has resulted in a loss of local control over essential transport

certain renseignements de base avant de s'attaquer au coeur de l'exposé, c'est-à-dire les éléments du projet de loi qui touchent les ports en régions éloignées.

Le Labrador est actuellement une source de préoccupation pour plusieurs intérêts divergents, particulièrement en ce qui concerne Voisey Bay, Lower Churchill, l'industrie forestière, les transports et ainsi de suite. C'est un milieu arctique, une région très éloignée.

Notre gouvernement provincial, historiquement, a renié les autochtones et les a privés de leurs droits. Certaines des idées qu'il nourrit à l'égard de l'autonomie gouvernementale sont très archaïques.

Au Labrador, nous connaissons un boum semblable à celui qui a marqué le Yukon à l'époque de la ruée vers l'or.

La Labrador Metis Association représente une adaptation unique de la société autochtone. Nous sommes les descendants du peuple inuit du sud et du centre du Labrador, ceux que les premiers explorateurs ont appelé Arbucktoke, Arqviqmut, ou «peuple de la baleine». Notre société s'est intégrée, s'est mélangée aux nouveaux arrivants d'Europe aussi bien qu'aux Innus et à d'autres peuples indiens comme les Micmacs et les Cris.

La LMA compte environ 5 000 membres. Le terme «métis» est celui que nos gens préfèrent utiliser depuis deux décennies pour s'identifier, mais notons tout de même que, auparavant, nos communautés et nos habitants portaient divers noms: «sang-mêlé», «autochtones», «d'origine eskimo», «liveyeres», «planters», «settlers», «Labradorien» et «Kablunangajuit». On nous a appelés de toutes sortes de noms — de fait, on nous a traités de toutes sortes de noms.

D'abord et avant tout, nous sommes les descendants d'Inuits et de colons non autochtones, avec aussi une descendance indienne. De ce fait, nous sommes uniques au Canada en tant qu'Inuits-Métis, ce qui nous vaut de ressembler aux peuples distincts de l'Arctique de l'Ouest comme les Métis du Sahtu et les Métis des Gwich'in.

Nos communautés, à l'exception de celles qui se trouvent autour de Happy Valley et de Goose Bay, sont complètement isolées. Il n'y a pas de routes. Tout ce que nous avons, ce sont des ports pour les bateaux durant l'été, des sentiers aménagés pour les motoneiges durant l'hiver et des aérodrômes construits par le gouvernement fédéral il y a dix ans. De ce fait, tous les ports qui se trouvent entre Red Bay et Cartwright au Labrador, ont été désignés comme étant des «ports éloignés», c'est-à-dire des ports qu'il est essentiel de maintenir en raison du caractère autrement isolé des communautés qui se trouvent là. Voilà pourquoi ce projet de loi nous inquiète particulièrement.

Notre exposé, aujourd'hui, porte pour une grande part sur ce qui est survenu récemment en ce qui concerne l'instauration de ce projet de loi et sur nos griefs à cet égard. Nous espérons que cela permettra de faire la lumière sur la façon dont les choses se déroulent en rapport avec ce projet de loi.

J'ai trois grands objectifs aujourd'hui. Le premier consiste à exposer la réalité politique touchant les ports éloignés du Labrador, qui a pour effet d'amoindrir l'emprise locale sur des

systems, and the effect of privatization of the infrastructure into the hands of dominant commercial interests.

Second, I want to call your attention to the totally inadequate reflection in the bill of the supposed commitment of the marine policy to avoid breaching the federal government's fiduciary obligations to aboriginal peoples in relation to port divestiture. As I will demonstrate, over the past year aboriginal interests have been circumvented. The due process measures that were intended to protect aboriginal interests have failed and nothing in this bill promises to prevent such breaches in the future.

Finally, I want to expose the back-room deal in Labrador that has traded off our federal ferry system and ports infrastructure for a potential highway system. I call it a back-room deal because the Department of Transport and its minister have sought to work out a "roads for ports" swap that not only end-runs local community control but is now also effectively circumventing the capacity for any legitimate environmental review of a new highway system in Labrador; one that involves roads and bridges over 60 waterways in our territory through the last pristine Atlantic salmon spawning grounds in North America.

In terms of the new national marine policy, in late 1995 the federal cabinet met to develop a new policy on marine services in Canada. I will not go into the details of that policy except to highlight several elements.

First, the policy was to encourage local control over ports and other facilities.

Second, remote ports — that is, ports in areas lacking alternative transportation — were to be maintained as a priority focus and responsibility by Transport Canada and were not to be targeted for divestiture.

Third, the policy, backed by cabinet memorandum and Treasury Board requirements as well as by recommendations from the Department of Indian Affairs, required that aboriginal peoples were to be consulted about any divestiture plans in our communities.

It is important to note that, as indicated in correspondence between Transport Canada and Indian Affairs in late 1995, Transport Canada took the position that remote ports would be maintained but eventual transfer to provincial governments would be pursued. Transport also stated that some may be taken over by native groups. Transport asked DIAND for information on which ports were subject to native land claims, and it was indicated that both government departments would work closely to identify situations where aboriginal people might wish to acquire ports for economic activities.

In April 1996, I met with the executive director responsible for Canada Ports within Transport Canada. As a result of that meeting, I initiated a request to examine the feasibility of

systèmes de transport essentiels, et l'effet de la privatisation sur une infrastructure confiée aux intérêts commerciaux dominants.

Deuxièmement, je souhaite attirer votre attention sur le fait que le législateur, dans ce projet de loi, ne tient pas du tout compte de la prétendue promesse de la politique maritime, c'est-à-dire de ne pas violer les obligations fiduciaires du gouvernement envers les peuples autochtones pour ce qui touche la cession des ports. Comme je le montrerai, depuis un an, les intérêts autochtones ont été écartés. Les mesures juridiques censées protéger les intérêts autochtones n'ont rien donné, et rien dans ce projet de loi ne garantit que de telles violations n'aient pas lieu à l'avenir.

Enfin, je veux exposer les tractations qui, au Labrador, ont eu pour effet l'abandon de nos traversiers fédéraux et de notre infrastructure portuaire au profit d'un éventuel réseau routier. Je parle de tractations parce que le ministère des Transports et son ministre ont cherché à faire un échange — «des routes pour des ports» — qui non seulement met fin à l'emprise exercée localement sur les choses, mais qui, encore, écarte toute possibilité d'un examen environnemental légitime du nouveau réseau routier au Labrador; il est question ici de routes et de ponts traversant 60 voies d'eau sur notre territoire, à travers les dernières zones de frai vierges pour le saumon de l'Atlantique en Amérique du Nord.

Pour ce qui est de la nouvelle politique maritime nationale, à la fin de 1995, le Cabinet fédéral s'est réuni pour élaborer de nouvelles orientations touchant les services maritimes. Je n'en ferai pas une description détaillée. Je vais me contenter d'en souligner quelques éléments.

Premièrement, la politique consistait à encourager l'emprise exercée localement sur les ports et d'autres installations.

Deuxièmement, les ports éloignés — c'est-à-dire les ports dans les régions où il n'existe pas d'autres modes de transport — devaient demeurer une question prioritaire et une responsabilité première de Transports Canada. Ils ne devaient pas faire l'objet d'une quelconque cession.

Troisièmement, la politique en question, avec l'appui d'un mémoire au Cabinet et d'exigences formulées par le Conseil du Trésor aussi bien que de recommandations du ministère des Affaires indiennes, exigeait que les peuples autochtones soient consultés à propos de tout projet de cession dans nos communautés.

Il importe de souligner que, comme le montre la correspondance entre Transports Canada et Affaires indiennes à la fin de 1995, Transports Canada fait valoir que les ports éloignés seront maintenus, mais qu'ils finiront par être cédés aux administrations provinciales. Transports Canada a aussi fait remarquer que certains d'entre eux pourraient être pris en charge par des groupes autochtones. Le ministère a demandé au MAINC des renseignements pour savoir quels ports étaient visés par des revendications territoriales autochtones. Il était indiqué que les deux ministères collaboreraient étroitement pour déterminer les situations où les autochtones souhaiteraient peut-être acquérir des ports en prévision d'y organiser des activités économiques.

En avril 1996, j'ai rencontré le directeur général responsable de Ports Canada à Transports Canada. À la suite de cette réunion, j'ai demandé que l'on examine la viabilité d'une prise en charge

assuming local control over most of the remote ports along our coast. I was concerned, frankly, that if we did not act what had happened on the island of Newfoundland would soon happen to us. The Newfoundland government has, over the past few years, had an annual practice of negotiating the take-over of ferry services to obtain short-term infusions of cash at budget time. We had been informed by people on the island that the result was generally bad. While the ferry services were sent into general revenues, the ferry services and facilities quickly declined. We were also concerned to avoid the major shippers taking effective control over our primary transportation infrastructure, which would, we feared, result in our small, isolated and poor aboriginal communities having to shoulder the complete burden of all transportation costs. We were afraid that the effective subsidy provided by Parliament to our communities, amounting to perhaps hundreds of thousands of dollars, would end up being a subsidy to island-based infrastructure with the real cost of keeping our ports open downloaded on those least able to pay.

We initiated the formal request to examine a transfer of control to our communities. We were fairly confident of success. After all, we had been informed that Transport Canada policy was to avoid divestiture or down-loading for remote ports and was committed to ensuring that aboriginal interests were fully consulted. We had no reason to be concerned, did we?

This brings me to my first concern: provincial politics. In effect, someone saw to it that our legitimate request for local, effective control was bypassed, stonewalled, and was then a complete end-run. The sequence of events is somewhat important and so I want to spend a little time on it. We first wrote to Transport Canada on the issue in mid-May 1996. In late May, the minister wrote the premier to state:

We agreed that a broad provincial strategy for Labrador highway and ferry services was desirable. In this regard, our officials will cooperate in developing proposals that will permit early, mutually beneficial progress on the Trans-Labrador Highway, the Labrador Coastal Ferry Service and its associated ports.

Apparently, on the strength of these talks, our request to take over the ports was shared with the province. We did not know of the province's request until late last year, when we acquired information under the federal Access to Information Act. We have that information with us and will share it with the committee.

The LMA formalized a letter of intent to effect the transfer of our remote ports to community control in August of 1996. In September 1996, the Minister of Transport acknowledged that the province has still not put forward any formal proposal to take over either the ferry services or the associated ports. At the same time, Transport Canada officials began asking DIAND about whether there were any aboriginal interests associated with Labrador ports. For some reason, DIAND responded in October to say that while

locale de la majorité des ports éloignés le long de notre côte. Pour être franc, une chose m'inquiétait: si nous n'agissions pas, il pourrait bientôt nous arriver ce qui est arrivé à Terre-Neuve. Le gouvernement de Terre-Neuve a, depuis quelques années, négocié annuellement la prise en charge des services de traversier pour obtenir des rentrées de fonds ponctuelles au moment de la préparation du budget. Les insulaires nous ont dit que, de façon générale, cela ne donnait pas des résultats heureux. Le produit des services de traversier est allé aux recettes générales, mais les services eux-mêmes et les installations ont connu un déclin rapide. Nous souhaitons aussi éviter que les grandes compagnies de navigation ne prennent le contrôle de notre infrastructure de transport de base. Nous craignons que cela ne force nos petites communautés autochtones isolées et pauvres à supporter en entier le fardeau des coûts de transport. Nous craignons que la subvention fournie par le Parlement à nos communautés, qui représente peut-être des centaines de milliers de dollars, ne devienne une subvention destinée à une infrastructure insulaire où le coût réel de l'entretien de nos ports serait mis sur les épaules de ceux qui n'en ont pas les moyens.

Nous avons demandé dans les formes qu'un examen soit fait du transfert du contrôle à nos communautés. Nous croyions bien que cela porterait fruit. Après tout, on nous avait dit que la politique de Transports Canada consistait à éviter de céder ou de transférer les ports éloignés, qu'on s'engageait à consulter pleinement les autochtones. Il n'y avait donc pas lieu de s'inquiéter, n'est-ce pas?

Cela m'amène à ma première préoccupation: la politique provinciale. Dans les faits, quelqu'un s'est efforcé de faire contourner notre demande, de faire de l'obstruction, puis d'écarter tout à fait notre demande légitime de contrôle local effectif. L'enchaînement des événements a une certaine importance; je vais donc y consacrer un peu de temps. Nous avons d'abord écrit à Transports Canada à propos de la question à la mi-mai 1996. Fin mai, le ministre écrit au premier ministre et dit:

Nous convenons du fait qu'une stratégie provinciale globale à l'égard de la route translabradorienne et des services de traversier est souhaitable. De ce fait, nos responsables coopéreront à la préparation de propositions qui permettront de réaliser rapidement des progrès mutuellement avantageux dans les dossiers de la Route translabradorienne, du service de traversier de la côte du Labrador et des ports associés.

Apparemment, sur la foi de ces pourparlers, la province appuyait notre demande de prise en charge des ports. Ce n'est que l'an dernier que nous avons pris connaissance de la demande de la province, au moyen d'une demande d'accès sous le régime de la Loi fédérale sur l'accès à l'information. C'est une information dont nous disposons et dont nous ferons part au comité.

La LMA a rédigé dans les formes une lettre d'intention pour que se concrétise le transfert de nos ports éloignés au contrôle de la communauté en août 1996. En septembre 1996, le ministre des Transports a reconnu que la province n'avait pas encore proposé officiellement de prendre en charge les services de traversier ou les ports associés. En même temps, des responsables de Transports Canada ont commencé à demander au MAINC si le dossier des ports du Labrador faisait intervenir des intérêts autochtones. Pour

Davis Inlet and other north coast port facilities were subject to comprehensive claims, the ports along our coasts were not within the claim area as far as they were aware. This is very surprising since our land claim had been filed in 1991 and a detailed supplementary package of information had been filed earlier in 1996. Indeed, DIAND had already completed its review of our claim by October 1996 and had sought a legal opinion in mid-September, a legal opinion that is still bogged down in the Department of Justice.

What makes this even stranger is that in early October, when we asked when the normal contracts would be let to examine the feasibility and cost of a transfer to LMA, we were suddenly told that someone in the minister's office had instructed Transport Canada officials to not meet with us. We were being frozen out, black-balled and side-tracked. We must ask why.

I wrote to the Minister of Transport, Mr. Anderson, on November 1 to raise what I regarded as a serious issue of ethics and possible breach of fiduciary obligation. I received no response to that letter until January 1997. It is now apparent that something else was up. In a secret memo from the Privy Council, dated November 7, 1996, it was stated:

Initial discussions have occurred on the transfer of federal responsibility for ferry service in Labrador to the province. That is, the federal government would be relieved of its ferry service obligation in exchange for...

That is all the ATIP release we received says. We ask the question: In exchange for what?

We did not have long to wait to find out. By March 1997, rumours were rampant that a big deal was in the works for yet another transfer of ferry subsidies to the province, this time for Labrador. Moreover, we heard that the deal would involve a federal grant or subsidy for the building of a new Trans-Labrador Highway. I wrote, in late March, to Minister Anderson to again protest what to me was shoddy mistreatment of our people by his department; about the lack of consultation and about the breaches the department had committed under the national marine policy. I have yet to receive a response to that letter.

I did hear, however, that the LMA was the subject of some urgent discussions in March between senior provincial ministers, senior Transport Canada officials and possibly someone from the Department of Justice. I do not know what was discussed at that meeting, but it was likely to do with the fact that nobody bothered consulting with us on the ports transfer even though we were first in the formal line-up seeking a transfer. We are still trying to find out what happened because we feel that we have been wronged

une raison ou une autre, les responsables du MAINC ont déclaré en octobre que Davis Inlet et d'autres installations portuaires de la côte nord faisaient l'objet de revendications territoriales globales, mais que les ports le long de nos côtes n'étaient pas visés à leur connaissance. Voilà qui est très étonnant, car notre revendication territoriale a été déposée officiellement en 1991. De plus, nous avons fourni une documentation complémentaire détaillée au début de 1996. De fait, le MAINC avait déjà fini d'étudier notre revendication en octobre 1996 et avait demandé un avis juridique pour la mi-septembre, avis juridique qui reste embourbé encore aujourd'hui au ministère de la Justice.

Ce qui est encore plus étrange, c'est qu'au début du mois d'octobre, lorsque nous avons demandé à quel moment les contrats d'usage seraient accordés pour l'examen de la viabilité et du coût de la cession à la LMA, on nous a dit subitement qu'une personne au cabinet du ministre avait donné pour consigne aux responsables de Transports Canada de ne pas nous rencontrer. Nous étions exclus, mis au ban, tassés. Nous ne pouvons nous empêcher d'en demander la raison.

J'ai écrit au ministre des Transports, M. Anderson, le 1^{er} novembre pour soulever ce que je considérais comme une grave atteinte à l'éthique et une violation possible de l'obligation fiduciaire. Je n'ai reçu aucune réponse à cette lettre jusqu'en janvier 1997. Il est maintenant apparent que quelque chose d'autre se tramait. Une note secrète du Conseil privé datée du 7 novembre 1996 se lit comme suit:

Des discussions initiales ont eu lieu quant au transfert à la province de la responsabilité fédérale du service de traversier au Labrador. C'est-à-dire que le gouvernement fédéral se déchargerait de son obligation à l'égard du service de traversier en échange de [...]

C'est tout ce que nous laisse voir le document divulgué à la suite de la demande d'accès à l'information. Nous posons alors la question: En échange de quoi?

Il n'a pas fallu attendre longtemps pour le découvrir. En mars 1997, on entendait toutes sortes de rumeurs concernant une grosse affaire qui se brassait pour encore une fois transférer à la province des subventions pour les traversiers, cette fois pour le Labrador. De plus, nous avons entendu dire qu'il y aurait aussi une subvention fédérale pour la construction d'une nouvelle route translabradorienne. Fin mars, j'ai écrit au ministre Anderson pour dénoncer de nouveau ce qui m'apparaissait être un traitement grossier de la part de son ministère envers nous; pour protester contre l'absence de consultation et les manquements aux règles de la part du ministère en ce qui concerne la politique maritime nationale. À ce jour, je n'ai pas reçu de réponse à cette lettre.

J'ai toutefois entendu dire que la LMA a fait l'objet de discussions urgentes en mars entre les ministres provinciaux, les hauts fonctionnaires de Transports Canada et peut-être quelqu'un du ministère de la Justice. Je ne sais pas ce dont il a été question à cette réunion, mais c'est probablement le fait que personne n'avait pris la peine de nous consulter à propos du transfert des ports, même si nous étions les premiers à avoir demandé le transfert officiellement. Nous essayons toujours de savoir ce qui s'est

and we want to know who wronged us so that we can take appropriate action.

On April 3, 1997, both governments announced a deal: a \$365 million transfer of funds and equipment to the province for taking over both ferries and ports in Labrador. What is important to note for this committee is that the Trans-Labrador Highway was announced at the same time. The province insisted that the funds from the federal government would enable it to build two-thirds of the highway, including resurfacing the Goose Bay-Churchill Falls Road and building a new road from Red Bay to Cartwright, a road that involves some 60 river and stream crossings.

At the end of the day, the national marine policy has permitted remote ports to be transferred to the province, in exchange for a commitment to use at least some of the money to build a road. This deal did not involve any consultations with people concerned, despite there having been requested community control over the ports concerned. We were blocked again, black-balled and side-tracked. The question to ask is: Did we get anything worthwhile out of it?

The unmaking of the deal. You might think that we did get something out of the deal. We got a road. Did we? Well, not according to the current Minister of Fisheries and Oceans, David Anderson, the same minister who negotiated the deal when he was in Transport Canada. If in fact the federal government did provide funds for the Trans-Labrador Highway, then of course the proposed highway would be automatically covered by the Canadian Environmental Assessment Act. Any federal or joint federal and provincial review of the proposal would now be under way, but it is not. In fact, despite all the stream and river crossings involved along our coast, and despite all the sensitive salmon habitat involved, as well as Metis trap lines and use and occupancy areas, the province insists on controlling the whole environmental review process with no funded interventions or community involvement.

As for the DFO, they are saying that all they need is a screening process; no review at all for each stream or river crossing. No doubt this reflects DFO's legendary capacity to anticipate environmental impacts on our fishery resources. DFO does not even admit the existence of a road connecting all those bridges and culverts. The federal government, or at least DFO, appears to be doing everything it can to avoid a federal assessment.

The obligation to build a road is disappearing in the fog. We have no guarantee that the province will actually proceed with a road along our coast and we have no control over the direction or nature of that road by having an environmental assessment to review the provincial proposals. We have the worst of both worlds — no obligation and no control.

passé, car nous estimons avoir été lésés et nous voulons savoir qui nous a lésés, pour prendre les mesures qui s'imposent.

Le 3 avril 1997, les deux gouvernements ont annoncé une entente: un transfert de fonds de 365 millions de dollars et d'équipement au profit de la province, qui prendra en charge les traversiers aussi bien que les ports au Labrador. Ce que le comité ici présent devrait noter, c'est que la construction de la route translabradorienne a été annoncée à ce moment-là. La province insistait pour dire que les fonds provenant du gouvernement fédéral lui permettraient de construire les deux tiers de la route, et notamment de refaire le revêtement de la route Goose Bay-Churchill Falls et de construire une nouvelle route qui va de Red Bay à Cartwright, route traversant quelque 60 rivières et ruisseaux.

En fin de compte, la politique maritime nationale a permis le transfert des ports éloignés au profit de la province, en échange de la promesse d'utiliser au moins une partie des fonds pour construire une route. Les négociateurs de l'entente n'ont aucunement consulté les gens touchés, malgré le fait que ceux-ci avaient demandé de pouvoir prendre en charge les ports en question. Encore une fois, nous étions exclus, mis au ban, tassés. La question est la suivante: en avons-nous tiré quelque chose d'utile?

La fin de l'entente. On serait tenté de croire que nous en avons tiré quelque chose. Nous avons obtenu une route. Est-ce bien le cas? Eh bien, pas selon l'actuel ministre des Pêches et des Océans, David Anderson, le même ministre qui a négocié l'entente au moment où il avait la charge de Transports Canada. Si, en fait, le gouvernement fédéral a bel et bien fourni des fonds pour la construction de la route translabradorienne, le projet de route serait automatiquement visé par la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale. L'étude fédérale ou l'étude mixte fédérale-provinciale sur la proposition serait en cours; or, elle ne l'est pas. De fait, malgré toutes les traversées de cours d'eau le long de notre côte et malgré le délicat habitat du saumon dont il est question ici aussi bien que les lignes de piégeage des Métis et les zones d'occupation, la province insiste pour contrôler en entier le processus d'évaluation environnementale sans qu'il y ait d'interventions financées ou de participation de la communauté.

Pour ce qui est de POC, on dit n'avoir besoin que d'un processus de sélection, et non d'une étude approfondie portant sur tous les passages de cours d'eau. Cela reflète sans doute la capacité légendaire de POC de prévoir les répercussions environnementales sur les ressources en poissons. POC ne reconnaît même pas l'existence d'une route reliant tous les ponts et ponceaux. Le gouvernement fédéral, ou du moins POC, semble tout faire afin d'éviter d'avoir à procéder à une évaluation fédérale.

L'obligation de construire une route disparaît peu à peu. Nous ne pouvons nous appuyer sur aucune garantie que la province procédera à la construction d'une route le long de la côte et nous ne pouvons influencer ni la direction, ni la nature de cette route en procédant à une évaluation environnementale afin d'étudier les propositions du gouvernement provincial. Nous perdons sur tous les tableaux: ni obligations, ni maîtrise.

What of the ports themselves? All we can say is that within a year of transfer, the operation of the ferries, and of at least some of the ports, has been privatized by contract. To whom? The answer is to the major shippers to those ports, of course. A consortium of the Crosbie, Woodward and Puttister shipping companies has now received a \$20 million contract over two years to operate the service.

The transfer to the province, in addition to end-running the federal policy on aboriginal interest in ports, has also end-run the policy preference for local control, and non-profit operation — again transferring the service into the hands of shippers.

What of the commitment in the national marine policy to consult on impacts with aboriginal peoples? All we know at this point is that either Transport Canada officials or DIAND officials, or both, went through a meaningless and shoddy investigation of aboriginal interests. Even where those interests were accurately identified, nothing happened as a result. In short, the policy was totally ineffective.

Finally, I wish to take a quick look at Bill C-9. If the last 18 months are any indication, this bill will be totally ineffective in preventing political favouritism from overriding the so-called policy in place that attempts to protect local, and especially aboriginal, interests. Consider clause 3 of the bill as a case in point. As far as I can tell, it is meaningless. It simply says that the legislation will not be unconstitutional. What it should state clearly is that, where aboriginal peoples have a claim against any property involved, such as in a comprehensive land claim, there should be mandatory consultations, and the aboriginal groups should be given first right of refusal in assuming control over the port or facility involved.

As our experience also attests, it is even more important that the responsibility for carrying out consultations, and their scope, be very clearly set out in the legislation. Our experience shows that, under a little political pressure, bureaucrats such as those in Transport Canada will end-run even an explicitly stated cabinet policy. They will do so because the fine print of such policies is often secret. Parliament can and should do better in discharging its obligations to aboriginal peoples.

Similarly, clause 4(e) of the bill is misleading. How can a national marine policy objective provide a high degree of autonomy for local management of ports, or be responsive to local needs and priorities, when the ports are unilaterally transferred to provinces, and then privatized into the control of major shippers? If Parliament is serious about reaching the stated objectives of the national marine policy, then it should be more specific about favouring local control, preferably in the hands of non-profit corporations. This should be doubly clear in the case of ports in

Et que penser des ports même? Tout ce que nous pouvons dire, c'est que, un an après qu'on en a confié la gestion aux provinces, l'exploitation des traversiers et de certains des ports a été confiée par contrat au secteur privé. À qui? Aux principales sociétés de transport maritime utilisant ces ports, bien sûr. Un consortium composé des sociétés de transport maritime Crosbie, Woodward et Puttister s'est vu octroyer un contrat de 20 millions de dollars pour deux ans afin d'exploiter les services.

Le transfert à la province, en plus de mettre un terme à la politique fédérale concernant les intérêts des autochtones à l'égard des ports, a également permis de cesser, conformément aux politiques, d'accorder la préférence à la gestion locale et aux activités sans but lucratif en confiant l'exploitation du service à des sociétés de transport maritime.

Qu'arrive-t-il de l'engagement pris, en vertu de la politique maritime nationale, de consulter les peuples autochtones au sujet des répercussions? Au point où nous en sommes rendus, tout ce que nous savons, c'est que des représentants de Transports Canada ou du MAINC, ou des deux ministères à la fois, ont mené une enquête sans importance et bâclée au sujet des intérêts des autochtones. Même dans les cas où ces intérêts ont été déterminés avec précision, on n'a enregistré aucun résultat. En somme, la politique a été absolument inefficace.

Enfin, j'aimerais aborder rapidement le projet de loi C-9. Si l'on peut se fier à l'expérience des 18 mois passés, il ne permettra pas du tout d'empêcher que le favoritisme politique supplante la prétendue politique actuellement en vigueur qui vise à défendre les intérêts locaux, en particulier ceux des autochtones. Prenons, dans ce cas, l'exemple de l'article 3 du projet de loi. À mon sens, il est inutile. On y précise tout simplement que la loi ne sera pas anticonstitutionnelle. On devrait plutôt y établir que, dans les cas où les peuples autochtones souhaitent faire valoir leurs droits de propriété, comme dans le cas d'une revendication territoriale globale, on devrait obligatoirement tenir des consultations et d'abord accorder aux Autochtones un droit de refus d'assurer la gestion du port ou des installations en question.

De plus, sur la foi de notre expérience, on peut dire qu'il est encore plus important que la responsabilité associée à la tenue des séances de consultation de même que la portée de ces dernières soient clairement définies dans la loi. Notre expérience nous démontre que, même en raison de légères pressions politiques, les bureaucrates comme ceux de Transports Canada empêcheront l'application des politiques du Cabinet, même si celles-ci qui ont été explicitement formulées. Ils pourront le faire parce que les subtilités associées à ces politiques sont souvent tenues secrètes. Le Parlement devrait mieux remplir ses obligations envers les peuples autochtones.

L'alinéa 4e) du projet de loi porte également à confusion. Comment une politique maritime nationale peut-elle avoir comme objectif de favoriser un haut niveau d'autonomie pour la gestion locale des ports ou de répondre aux priorités et aux besoins locaux si la gestion des ports est unilatéralement transférée aux provinces, qui la confient ensuite entièrement à de grandes sociétés de transport maritime? Si le Parlement souhaite sincèrement réaliser les objectifs fixés pour la politique maritime nationale, il devrait préciser davantage ce qu'on entend par le fait de favoriser la

communities where the majority of people are aboriginal and have outstanding land claims.

I wish to close with a suggestion and recommendation to this committee about the mistreatment that we have been subjected to mistreatment in our dealings with Transport Canada's national marine policy. I would ask that Parliament, or the Senate, or this committee investigate the roads for ports and ferries, a deal that was done in Labrador last year. Why was our formal letter of intent to seek a transfer to community control disregarded? Why were no aboriginal people consulted; on whose authority, and in exchange for what undertakings? Moreover, if in fact federal support or funding for the Trans-Labrador highway was part of the deal, why is there no federal environmental assessment under way? If no road was part of the deal, how do you justify the total absence of consultation? We were not consulted, nor were the Innu or the Labrador Inuit Association, although our ports, which are our main economic transport connection to the rest of Canada, were effectively de-listed.

I would also recommend that the Senate recommend specific detailed amendments to Bill C-9 to shore up the responsibility of the federal government to properly discharge its fiduciary obligations to aboriginal peoples. Never again should any other aboriginal group be required to suffer the treatment that we received under this policy. We would call upon this committee to recommend that all departments and regulatory agencies in Ottawa sit down to negotiate protective regimes for our interests, instead of moving so quickly to accommodate provincial and industry interests without our involvement even being considered, let alone invited.

It is quite clear from our own experience that, unless and until Parliament lives up to its obligations by being concrete, specific, and demanding, it will fail to meet its obligations to aboriginal peoples, as well as to all those small communities which rely so heavily on the federal transportation infrastructure for their very survival.

The Chairman: This committee had a long session with the Minister of Transport, Mr. Collenette. He did his best to assure us that the small and remote ports would be protected if this bill is passed. Did you get a chance to see a copy of the minister's statement to this committee? If so, did you find it reassuring?

Mr. Russell: To your first question, no, I did not see a copy of the minister's statements. When did he make that particular presentation?

The Chairman: It was April 2. We can send a copy to you.

Mr. Russell: Certainly his comments come after the deal concerning our particular ports was struck in Labrador. At best it would be some measure of comfort for other remote ports in

gestion locale, assurée préférablement par des sociétés sans but lucratif. Cela devrait être d'autant plus clair dans les cas de ports situés dans des collectivités où la majorité des gens sont des autochtones dont la revendication territoriale n'est toujours réglée.

J'aimerais clore en formulant une recommandation à l'intention du comité concernant le mauvais traitement que nous avons reçu en abordant la question de la politique maritime nationale de Transports Canada. Je demande au Parlement, au Sénat ou au comité de mener une enquête portant sur les routes menant aux ports et aux traversiers; il s'agit d'une affaire qui avait été conclue l'an dernier au Labrador. Pourquoi n'a-t-on pas tenu compte de la lettre d'intention officielle dans laquelle nous demandions à en transférer la gestion aux collectivités? Pourquoi n'a-t-on consulté aucun autochtone? En vertu de quelle autorité et en échange de quels engagements? De plus, si l'affaire prévoyait le soutien ou le financement de l'autoroute Trans-Labrador par le gouvernement fédéral, pourquoi ne procède-t-on actuellement à aucune évaluation environnementale? Si la route ne faisait pas partie de l'affaire, comment peut-on justifier l'absence complète de consultations? Ni le comité, ni les Innus, ni la Labrador Inuit Association n'ont été consultés, même si nos ports, qui constituent le principal moyen d'assurer le transport de marchandises vers le reste du Canada, ont effectivement été retirés de la liste.

Je propose également que le Sénat recommande des modifications précises du projet de loi C-9 afin de permettre au gouvernement fédéral d'assumer ses responsabilités et de remplir ses obligations fiduciaires envers les peuples autochtones. Aucun autre groupe autochtone ne devrait être tenu de subir le traitement qui nous a été réservé en vertu de cette politique. Nous demandons au comité de recommander que tous les ministères et organismes de réglementation à Ottawa se consultent afin de négocier la prise de mesures de protection concernant nos intérêts, au lieu de favoriser si rapidement les intérêts de la province et de l'industrie sans même nous demander de participer.

À en juger par notre propre expérience, il est évident que, à moins que le Parlement ne respecte ses obligations en prenant des mesures concrètes, précises et contraignantes, il ne pourra tenir ses engagements envers les peuples autochtones ainsi que les petites collectivités dont la survie dépend, dans une large mesure, de l'infrastructure fédérale de transport.

La présidente: Le comité s'est longuement entretenu avec le ministre des Transports, M. Collenette. Celui-ci s'est efforcé de nous assurer que les petits ports et les ports éloignés seraient protégés si le projet de loi était adopté. Avez-vous eu l'occasion de consulter un exemplaire de la déclaration que le ministre a présentée au comité? Le cas échéant, avez-vous été rassuré après en avoir pris connaissance?

M. Russell: À la première question, je dois répondre non. Je n'ai pas consulté d'exemplaire de la déclaration du ministre. Quand l'a-t-il faite?

La présidente: Le 2 avril. Nous pouvons vous en envoyer un exemplaire.

M. Russell: Il a certainement formulé ses commentaires après qu'on a conclu, au Labrador, l'affaire concernant nos petits ports. Au mieux, ils peuvent reconforter quelque peu ceux qui se

Canada, but it certainly does not remedy our particular situation, nor does it change how we feel about the way that this policy was implemented.

Senator Forrestall: There is no way that a road can be built up there with just one environmental assessment. I would think that there would be three years of work just to determine what it is safe to move. If you start building highways on those narrow ridges, you will break down a whole flowing system that is twice the size of Nova Scotia and Prince Edward Island. It will not happen that quickly. I understand your fear with respect to it.

Would it help if this committee were to ask the government not to proclaim certain sections of the bill which deal with remote ports, until such time as the proper consultation and time assessments could be done? There is no great rush about this, is there?

Mr. Russell: On some fronts, there is a rush for us in Labrador. You mentioned the environmental assessment process. The provincial government is quite intent on proceeding with only one assessment — its own. It wants to do it as quickly as possible. With that particular assessment, there is very little, if any, consultation with our communities. Although they call it consultation, it is not consultation when someone comes into a community with 24 hours notice, allowing our people no preparation time.

There is a need to resolve this before things get too advanced. There is talk of hauling out the bulldozers within months, not years. At the same time, we are seeing the privatization of our marine services and ports. There is an urgency in Labrador, in the sense that we already see some of the impact of this particular policy, and what it is doing to small communities.

Senator Forrestall: I was suggesting we freeze that, and that it not have the authority of the proposed legislation behind it. We would simply ask that the government consider deferring proclamation of those sections.

Robert Rose, Advisor, Labrador Metis Association: The transfer took place last year. Whether it can be made retroactive is a good question. The nature of the agreement between the province and the federal government would be the determining factor there.

It would be useful if the committee were to say that it is unhappy with the protection of remote ports and aboriginal communities' ports, in particular remote aboriginal communities' ports. They were certainly not protected under the national marine policy which is supposed to be reflected in this bill. If this bill is a reflection of what the policy has done to date, it is not good enough. There is nothing specific in the proposed legislation that would prevent this from happening again, and it does not matter what the minister said. All it takes is a provincial premier who can

préoccuper du sort des ports éloignés au Canada. Mais ils ne règlent certainement pas notre situation en particulier, ni ne changent ce que nous éprouvons à l'égard de la façon dont cette politique a été mise en place.

Le sénateur Forrestall: Il est impossible de construire une route dans cette région en se fondant sur une seule évaluation environnementale. Je crois qu'on aurait besoin de trois années d'étude afin de déterminer si on peut bel et bien procéder à la construction. Si l'on commence à construire des routes sur ces crêtes étroites, on interrompra un système d'écoulement tout entier dont la surface est égale au double de celle de la Nouvelle-Écosse et de l'Île-du-Prince-Édouard. On ne peut pas agir si vite. Je comprends cependant la crainte que vous éprouvez à ce sujet.

Serait-il utile que le comité demande au gouvernement de ne pas promulguer certains articles du projet de loi portant sur les ports éloignés jusqu'à ce qu'on ait tenu les consultations et effectué les évaluations nécessaires? Il n'est pas nécessaire de se presser autant, n'est-ce pas?

M. Russel: À certains égards, il est important, pour nous, qui vivons au Labrador, qu'on agisse rapidement. Vous avez parlé du processus d'évaluation environnementale. Le gouvernement provincial a la ferme intention de ne se fonder que sur sa propre évaluation, et qu'elle soit effectuée le plus vite possible. Dans le cadre de cette évaluation, on ne prévoit consulter que peu, voire aucunement les représentants de nos collectivités. Il ne peut pas s'agir d'une consultation quand on rencontre les membres d'une collectivité à seulement 24 heures d'avis, ce qui ne permet pas du tout à nos représentants de se préparer.

On doit résoudre la question avant qu'il ne soit trop tard. On envisage d'amorcer les travaux d'ici quelques mois, et non quelques années. Par ailleurs, nous assistons à la privatisation de nos services maritimes et de nos ports. La situation est urgente au Labrador: nous nous rendons compte de l'incidence qu'aura cette politique particulière, surtout sur les petites collectivités.

Le sénateur Forrestall: Je vous proposais justement que l'on retarde la prise de ces mesures et que celles-ci ne soient pas enchâssées dans la loi. Nous demanderions simplement au gouvernement d'envisager de remettre à plus tard l'adoption de ces articles.

Robert Rose, conseiller, Labrador Metis Association: Le transfert s'est produit l'an passé. L'application rétroactive de ce transfert constitue une bonne question. La nature de l'entente conclue entre la province et le gouvernement fédéral constituerait un facteur déterminant dans ce cas.

Il serait utile que le comité fasse part de son insatisfaction au chapitre des ports éloignés et des ports des collectivités autochtones, en particulier des ports des collectivités autochtones éloignées. Ils n'étaient certainement pas protégés en vertu de la politique maritime nationale, que le projet de loi est censé refléter. Si le projet de loi permet d'évaluer les résultats de la politique jusqu'à présent, on peut dire qu'ils ne sont pas suffisants. Il n'y a rien dans les mesures législatives que l'on propose qui empêcherait que cela ne se produise à nouveau, et ce que le

twist enough arms to get a subsidy transfer along with the ports and the ferries, and it is done.

There is nothing to prevent it in this bill because there is nothing specific to protect remote ports as Transport Canada priorities or to protect aboriginal communities other than this throw-away line that the bill is not unconstitutional. Clause 3 is an oxymoron. You could make that clause very specific by requiring mandatory consultations. That in itself would slow down the pace of deal-making and expose it to the light of day, which did not happen in the case of the Labrador ports, not with the Innu, not with the LIA, nor the LMA, not even those ports for which Aboriginal land claims had been lodged and about which Transport Canada was specifically and accurately advised.

The Department of Indian Affairs fell off on its side with regard to the LMA communities but it did not do so with regard to the Innu community of Davis Inlet nor the five Labrador Inuit Association communities. They did nothing about that. There was no consultation. Nothing was done. They had a policy but they were not prepared to implement it.

That is why we recommend that if you put a freeze or any other action on remote ports that you should link it to the fact that there are no procedures or regulations or practices in place to effect the cabinet policy which has been in place since November 1995. The policy is that there shall be consultation and there shall be first rights of interest and there will be no impairment of aboriginal interests in those community infrastructures.

Senator Forrestall: It seems the attitude is do it and as long as nobody complains everything will just simply proceed. That is a little difficult to accept. Has there been any suggestion of similar policies with respect to the Northern Peninsula ports all the way down to Port aux Basques and across the south shore of the island itself? Was there a similar transfer to private sector in Stephenville, Corner Brook and other ports?

Mr. Russell: Not that time I am aware of. They have not privatized.

Senator Forrestall: There is no talk of that?

Mr. Russell: There is none of which I am aware.

Senator Adams: Other than this Senate committee, have you heard anything from anybody in Ottawa, such as the House of Commons, regarding the forced privatization of ports?

Mr. Russell: The Commons committee, as far as I am aware, did not travel to seek input from the communities. We did ask to appear before the Commons committee but we were not invited.

ministre a dit importe peu. Tout ce qu'il faut, c'est un premier ministre provincial qui a suffisamment de poigne pour obtenir le transfert d'une subvention ainsi que la responsabilité associée à la gestion des ports et des traversiers, et le tour est joué.

Aucune des dispositions comprises dans le projet de loi ne peut empêcher qu'une telle situation se produise parce qu'il ne contient aucune mesure permettant de protéger les ports éloignés en en faisant des priorités pour Transports Canada ou de protéger les collectivités autochtones, outre ce passage vague où l'on précise que le projet de loi n'est pas anticonstitutionnel. L'article 3 introduit une contradiction. On pourrait préciser davantage cet article en exigeant que des séances de consultation soient tenues. Cela ralentirait le rythme auquel on conclut des affaires et rendrait ces dernières transparentes, ce qui ne s'est pas produit dans le cas des ports du Labrador, ni dans le cas des Innus, ni dans celui de la LIA, ni dans celui de la LMA, ni même dans le cas des ports pour lesquels des autochtones avaient déposé une revendication territoriale dont Transports Canada connaissait parfaitement l'existence.

Le ministère des Affaires indiennes et du Nord a fourni des efforts en faveur des collectivités de la LMA, mais non pour la collectivité innu de Davis Inlet, ni les cinq collectivités de la Labrador Inuit Association. Le ministère ne s'en est pas préoccupé. On n'a tenu aucune consultation. Rien n'a été fait. Le ministère pouvait s'appuyer sur une politique, mais il n'était pas prêt à l'appliquer.

C'est pourquoi nous vous recommandons, si vous empêchez qu'on prenne toute autre mesure à l'égard des ports éloignés, d'établir un lien entre cette mesure et le fait qu'il n'existe ni procédure, ni règlement, ni pratique afin d'appliquer la politique du Cabinet, qui a été mise en place en novembre 1995. La politique prévoit qu'on consulte les autochtones, qu'on accorde la priorité à leurs intérêts et qu'on ne prenne aucune mesure qui soit défavorable à ces derniers à l'égard de l'infrastructure des collectivités.

Le sénateur Forrestall: Il semble que l'on fasse ce qu'on veut tant et aussi longtemps que personne ne s'en plaint. Voilà quelque chose qu'il est difficile à accepter. A-t-on suggéré l'adoption de politiques semblables à l'égard des ports de la région allant de la péninsule Northern jusqu'à Port aux Basques ainsi que le long de la rive-sud de l'île elle-même? A-t-on effectué des transferts semblables vers le secteur privé dans les cas de Stephenville, de Corner Brook et d'autres ports?

M. Russell: Pas à ce que je sache. Ils n'ont pas été privatisés.

Le sénateur Forrestall: Envisage-t-on de le faire?

M. Russell: Pas à ce que je sache non plus.

Le sénateur Adams: Outre notre comité, une autre organisation à Ottawa, comme la Chambre des communes, a-t-elle pris des mesures quelconques concernant la privatisation forcée des ports?

M. Russell: Pour autant que je sache, le comité de la Chambre des communes ne s'est pas déplacé afin de consulter les collectivités. Nous avons demandé de comparaître devant le comité, mais nous n'y avons pas été invités.

Senator Adams: You have heard nothing from any MHAs or from the transportation minister or anyone in the Newfoundland government?

Mr. Russell: Interestingly, when I spoke to the Labrador Innu Association, the Innu Nation, about this particular policy and the fact that they should have been consulted, they were not aware of it. They were not aware of any marine policy. They are now investigating what happened. In the northern part of Labrador there is no intent to take any of that money or subsidy to build roads or to upgrade the infrastructure.

They say that perhaps farther south they will get some kind of road. We call it a wood path at this particular point. But up north they have taken over their ports and the ferry service and they are not sure what the quality of service will be.

Senator Adams: Regarding the existing ports in Labrador area where you come from — I do not know about Newfoundland island ports — what is the arrangement to pay for maintenance? Are the governments paying for it in certain percentages? Does the Newfoundland government pay 50 per cent? How does the system work right now in the Labrador area?

Mr. Rose: Until the transfer last year the remote ports were maintained as federal ports so it was 100 per cent federal expenditure. With an amortization of transfer costs of subsidy at \$365 million the annual expenditure for the Labrador service is around \$22 million per year. That is obviously well over 10 years amortized as a lump sum payment up front. It is more than you would probably expect to see in transfers elsewhere under regional ports. Remote ports do not make money in most cases. They do not have sufficient commercial potential. Perhaps Voisey's Bay will make money but the mining company is planning to build its own wharf.

In most cases you are talking about communities of 300 to 800 people. They are fishing ports. All the transportation of goods is done by port because air is too expensive and you cannot transit very far by skidoo.

So far there has been a federal subsidy and federal support. In fact the national marine policy indicated, as did the cabinet documents and the cabinet materials we received under Access to Information, that this was to be a prime focus of Transport Canada's future obligations.

Then, bang, it is immediately gone in Labrador and in all these remote ports. All designated remote ports ceased to be eligible for shelter. There are no guarantees. There are no undertakings. All the province has said in public is that, as alternative transportation systems, like a highway or a road or a wood path, are in place, the

Le sénateur Adams: N'avez-vous donc reçu aucune réponse de la part d'un député provincial, du ministre des Transports ou de quelqu'un d'autre du gouvernement de Terre-Neuve?

M. Russell: Il est intéressant de souligner que, lorsque je me suis adressé à la Labrador Innu Association ainsi qu'à la nation innu au sujet de cette politique particulière et du fait qu'on aurait dû les consulter, je me suis rendu compte qu'elles n'en savaient rien. Elles n'avaient entendu parler d'aucune politique maritime. Elles étudient actuellement ce qui s'est produit. On a nullement l'intention, dans le nord du Labrador, d'utiliser l'argent ou la subvention afin de construire des routes ou d'améliorer l'infrastructure.

Elles croient qu'on construira peut-être une route quelconque plus au sud. Il n'y a qu'un chemin forestier à l'heure actuelle. Dans le Nord, on a privatisé les ports et le service de traversier, et elles se demandent maintenant si la qualité du service demeurera la même.

Le sénateur Adams: En ce qui a trait aux ports existants au Labrador, région dont vous provenez — je ne connais pas la situation des ports de l'île de Terre-Neuve —, qui paie pour l'entretien? Les gouvernements y contribuent-ils en fonction d'un certain pourcentage? Le gouvernement de Terre-Neuve couvre-t-il 50 p. 100 de ces coûts? Quelles sont les dispositions actuellement en vigueur dans la région du Labrador?

M. Rose: Jusqu'à ce que le transfert soit effectué l'an dernier, les ports éloignés relevaient du gouvernement fédéral; les dépenses qui y étaient associées étaient donc assumées à 100 p. 100 par le gouvernement fédéral. Compte tenu de l'amortissement des coûts de transferts associés aux subventions, de l'ordre de 365 millions de dollars, les dépenses associées au service du Labrador se chiffrent à environ 22 millions de dollars annuellement, ce qui représente une somme nettement supérieure, si elle est amortie sur une période de dix ans, à un paiement forfaitaire. C'est plus qu'on ne pourrait s'attendre à trouver en examinant les transferts accordés ailleurs pour les ports régionaux. Dans la plupart des cas, les ports éloignés ne font pas de profits. Ils n'ont pas un potentiel commercial suffisant. Celui de Voisey's Bay parviendra à réaliser des bénéfices, mais la société minière prévoit construire son propre quai.

Dans la plupart des cas, il s'agit de collectivités de 300 à 800 habitants. Il s'agit de ports de pêche. Le transport des marchandises est assuré exclusivement au moyen des ports parce que le transport aérien est trop coûteux et que le transport par motoneige ne peut se faire que sur de courtes distances.

Jusqu'à présent, une subvention et un soutien fédéral ont été versés. En fait, la politique maritime nationale de même que les documents du Cabinet ainsi que les autres documents du Cabinet qui nous ont été envoyés en vertu de la Loi sur l'accès à l'information, précisaient qu'il s'agit là de la principale obligation de Transports Canada dans l'avenir.

Et puis, tout à coup, rien ne va plus au Labrador et dans les ports éloignés. Tous les ports éloignés désignés ont cessé d'être admissibles à l'aide gouvernementale. Il n'y a plus ni garantie, ni engagement. Tout ce que la province a déclaré officiellement, c'est qu'avec la mise en place d'autres réseaux de transport,

need for the service will decline. Yet these are still fishing ports. That is all the people do, largely — inshore fishing.

There is a big concern that there has been no cost-sharing formula in place. It has been a 100 per cent federally maintained service, particularly because there is no road system. Now there is no guarantee of a road. There is a transfer to the province. We wait to see whether the province will, on its own hook, maintain the service at quality levels.

Indication from the Island is that the service declined over the last three or four years with regard to the ferry or port transfers on those parts of the Island.

Senator Adams: You mentioned \$365 million would be transferred to the new government. Is that in part for the ports or is it only for the highways?

Mr. Rose: It is difficult to say.

Mr. Russell: There was a marine services deal with the federal government. The federal government said if you take over control of the Labrador ferries and ports we will transfer \$365 million to you. Of course, the province had a big announcement a few weeks later that \$130 million would be spent on the section of road from Red Bay to Cartwright. That is the area now covered by remote ports. Another portion of that money will go into resurfacing a road between Goose Bay and Churchill Falls.

If we ask the Department of Transport about the roads deal they will deny it and say the money was only transferred for ferries and ports and for divestiture of those responsibilities. They will not say that there was a roads deal.

We are concerned about the transportation needs of our communities, particularly our ports where our economic activity is centred. We have an interest here. We wanted to have some say when we read about this policy but when we expressed an interest that interest was thwarted and ignored.

Why were we not involved in terms of negotiations if, in fact, they were going to transfer our ferries and our ports over to the province for roads? We could have contributed to that. We could have been a positive influence in terms of sensitizing the provincial and federal governments to our particular needs. That was not done. Instead we were told that they could not meet with us. They never acknowledged having other interests until the deal was cut. Then we found out that our harbours and ports and ferry services had been divested to the province.

Senator Adams: Did you get a chance to look at the \$20 million contract for two years? Were you interested in that?

comme des routes et des chemins forestiers, on n'aura de moins en moins besoin des services portuaires. Mais ces ports demeurent des ports de pêche. C'est principalement ce à quoi les habitants des collectivités s'adonnent: la pêche côtière.

On se préoccupe grandement du fait qu'on ne prévoit l'adoption d'aucun mode de partage des coûts. Le service avait jusqu'à présent été assuré entièrement par le gouvernement fédéral, en particulier en raison de l'absence d'un réseau routier. Maintenant, on ne garantit pas la construction d'une route. On effectue un transfert à la province. On attend de voir si la province pourra d'elle-même assurer la prestation de services de la même qualité.

Les autorités de l'île de Terre-Neuve ont affirmé que les services de traversiers et de ports ont diminué depuis les trois ou quatre dernières années dans ces régions de l'île.

Le sénateur Adams: Vous avez mentionné que 365 millions de dollars seraient transférés au nouveau gouvernement. Cette somme couvre-t-elle partiellement les coûts associés aux ports ou est-elle entièrement consacrée aux routes?

M. Rose: Il est difficile de le dire.

M. Russell: On avait conclu une entente concernant des services maritimes avec le gouvernement fédéral. Le gouvernement fédéral s'engageait à nous verser 365 millions de dollars si nous nous chargeons d'assurer la gestion des traversiers et des ports du Labrador. Bien sûr, la province a fièrement annoncé quelques semaines plus tard qu'on consacrerait 130 millions de dollars pour le segment de la route allant de Red Bay à Cartwright. Il s'agit de la région actuellement desservie par les ports éloignés. Une autre partie de cette somme sera consacrée au resurfage d'une route entre Goose Bay et Churchill Falls.

Si l'on interroge le ministère des Transports au sujet de l'affaire des routes, ses représentants nieront l'affaire et affirmeront que la somme n'a été versée que pour la cession des responsabilités que le gouvernement avait envers les traversiers et les ports. Jamais ils ne confirmeront l'existence de l'entente concernant les routes.

Nous nous préoccupons des besoins de nos collectivités en matière de transport, en particulier des ports desquels dépend notre activité économique. Nous sommes directement concernés. Nous voulions avoir notre mot à dire quand nous avons lu la politique, mais on ne nous a pas donné voix au chapitre.

Pourquoi ne nous a-t-on pas permis de participer aux négociations si, en fait, on devait confier nos traversiers et nos ports à la province pour obtenir des routes? Nous aurions pu contribuer à la question. Nous aurions pu avoir une influence positive en sensibilisant les gouvernements provincial et fédéral à nos besoins particuliers. Cela n'a pas été fait. On nous a plutôt répondu qu'on ne pouvait pas nous rencontrer. On n'a jamais reconnu avoir d'autres intérêts jusqu'à ce que l'affaire soit conclue. Nous nous sommes alors rendu compte que les services associés à nos ports et à nos traversiers avaient été confiés à la province.

Le sénateur Adams: Avez-vous pu prendre connaissance du contrat de deux ans d'une valeur de 20 millions? Présentait-il un intérêt pour vous?

Mr. Russell: In the fall of last year, 1997, they supposedly held a consultation process on what to do with the marine services now that they had responsibility for them. They contracted out to a private firm called the SGE Group.

After they "consulted" for five days in five communities people still did not know what was going on. The SGE would not release its report and cabinet has kept it secret.

A matter of weeks after that we found out there had been a call for proposals for the privatization of the marine services in Labrador, which included some of the ports as well. That is about the only consultation or input we had into developing the terms of reference for these contracts, the involvement of aboriginal people in terms of delivering those services and the use of the ports. Again, it was a very quick process.

Senator Adams: We have 45 small docks in the Northwest Territories. They are not private and they are not local but now they will be turned over to Fisheries and Oceans instead of to Transport Canada. Now you say that Labrador is being funded 100 per cent by the federal government. I cannot see anything wrong. Is the Department of Fisheries and Oceans present in some of the Labrador communities?

Mr. Russell: Yes, we do have Fisheries and Oceans.

Senator Adams: I cannot see anything wrong there. You will have a difficult problem, however, in Nain and Goose Bay, for example. People are concerned that they will pay more taxes if they are privatized. They cannot afford that. I think this committee should look at why community docks in Nunavut will be turned over to Fisheries and Oceans. The small communities cannot afford it.

Mr. Russell: Some of these facilities are fairly new. A fair amount of money has been invested into the remote ports of Labrador by the federal government. As well, some of these facilities are quite good. However, we are concerned that this deal will mean that we will end up basically with a cow path or an ATV trail through our land. We are concerned that our ferries and ports will become run down. We will not have any maintenance for our ferries or ports so the infrastructure that exists now will be gone. Again, we will be left with only an ATV track through the country. We call it the Glorified Woods Road for a cost of \$130 million.

Senator Forrestall: Let me intervene. Do not worry about it remaining a woods trail. What you want to be afraid of is what the government did to us in Nova Scotia. It is the same game. You allocate funds for a very worthwhile project. In Nova Scotia it was to get rid of Death Valley on the Trans-Canada Highway from Halifax to Amherst. The funds were re-routed to build a highway called the Fleur-de-lis route in Cape Breton. We ended up with tolls on a highway where the trucks have to stop every time the

M. Russell: À l'automne de l'an dernier, c'est-à-dire en 1997, la province a censément tenu une consultation au sujet de l'orientation à donner aux services maritimes maintenant qu'elle en était responsable. Elle en a confié le soin à une entreprise privée appelée SGE Group.

Après avoir tenu des «consultations» pendant cinq jours dans cinq collectivités, on ne savait toujours pas ce qui se passait. Le SGE Group ne voulait pas diffuser son rapport, et le Cabinet l'a tenu secret.

Quelques semaines après, nous nous sommes rendu compte qu'on avait lancé une demande de proposition pour la privatisation des services maritimes du Labrador, y compris certains des ports. Il s'agit probablement de notre seul apport à la définition des paramètres de ces contrats; il s'agit de la seule forme de participation des autochtones à la prestation des services et à l'utilisation des ports. Encore une fois, il s'agissait d'un processus très rapide.

Le sénateur Adams: On compte 45 petits ports dans les Territoires du Nord-Ouest. Leur gestion n'est assurée ni par le secteur privé, ni par une autorité locale, et on en confiera le soin à Pêches et Océans Canada plutôt qu'à Transports Canada. Vous dites maintenant que les services au Labrador sont désormais couverts à 100 p. 100 par le gouvernement fédéral. Je ne vois pas ce qu'il y a de mal à ça. Le ministère des Pêches et des Océans est-il présent dans certaines des collectivités du Labrador?

M. Russell: Oui, nous pouvons compter sur la présence du ministère des Pêches et des Océans.

Le sénateur Adams: Je ne vois pas ce qu'il y a de mal à ça. Vous ferez cependant face à une situation difficile à Nain et à Goose Bay, par exemple. Les gens craignent d'être imposés davantage si les services y sont privatisés. Ils ne peuvent pas se le permettre. Je crois que le comité devrait examiner la raison pour laquelle les ports de certaines collectivités du Nunavut seront confiés à Pêches et Océans Canada. Les petites collectivités ne peuvent pas se le permettre.

M. Russell: Certaines des installations dont nous parlons sont relativement neuves. Une somme importante a été investie par le gouvernement fédéral dans les ports éloignés du Labrador. De plus, certaines de ces installations sont très efficaces. Cependant, nous craignons de nous retrouver, à cause de cette affaire, avec une voie très lente ou un sentier que seuls les véhicules tout-terrain peuvent utiliser. Nous craignons qu'on néglige nos traversiers et nos ports. Ceux-ci ne seront pas entretenus; l'infrastructure existante disparaîtra donc. Encore une fois, on ne nous laissera qu'un sentier que ne peuvent utiliser que les véhicules tout-terrain. Ce sentier forestier glorifié, comme on l'appelle, coûtera 130 millions de dollars.

Le sénateur Forrestall: Permettez-moi d'intervenir. Ne vous inquiétez pas de ce que la route ne demeure qu'un sentier forestier. Vous devriez plutôt craindre que le gouvernement ne vous impose un traitement comme il l'a fait en Nouvelle-Écosse. Il s'agit de la même situation. On accorde des fonds pour un projet qui en vaut assurément la peine. Dans le cas de la Nouvelle-Écosse, il s'agissait de se débarrasser de la Death Valley, sur le segment de la route transcanadienne allant de Halifax à

wind blows more than 30 kilometres an hour or they will be blown off the road.

We have to be very careful about people moving the shell around. Here is a clear case of \$300 million plus dollars to sustain your ports. It is not a bad deal at first glance. However, is it a good deal in exchange for roads that you will have to build yourself or farm out to build with the payment coming from tolls?

Mr. Russell: I hate to think what a toll would cost in Labrador, probably half a family's income. The traffic is not that high right now.

Senator Whelan: The Liberal government of which I was a part built more roads in five years than the Conservative government did in 35 years.

Senator Forrestall: That is not so.

Senator Whelan: We had to build a lot of bridges. There was a plan that if you built a permanent bridge over a span of 100 feet you received a grant of 80 per cent. You say in your brief that you have some 60 river and stream crossings. How big are they? That could be horrendous.

Mr. Russell: We have six or seven major rivers. The span will be dictated by where you cross those particular rivers and for what purpose.

Senator Whelan: How many feet?

Mr. Russell: Some can be a quarter of a mile wide, depending on where you cross, to a matter of couple hundred feet.

Senator Adams: Fish are spawning there, too.

Mr. Russell: In Labrador we have spawning rivers for the Atlantic salmon. Our commercial salmon fishery has been under attack by various groups such as the Atlantic Salmon Federation for years and years. They say, "You guys are killing the Atlantic salmon." Given that, DFO still does not want to undertake a federal assessment of 60 streams or river crossings.

Senator Whelan: That would be a horrendous cost.

Mr. Rose: The general assessment is \$130 million for a 225-kilometre road involving five main-span bridges, plus all the rest of the culverts and bog crossings. We are talking about tundra and tiaga. It does not seem to match reality.

I was noticing that it will cost \$400 million to build 16 kilometres of Highway 416 in this region. If you broke it into very small ATV tracks in our area you might be able to do it and

Amherst. Les fonds ont été réaffectés à un projet de construction de route: la route Fleur-de-lis, au Cap-Breton. Maintenant il y a des postes de péage sur cette autoroute, où les camions doivent s'arrêter chaque fois que le vent souffle plus fort que 30 kilomètres à l'heure, sinon ils seront balayés de la route.

Il faut être prudent avec les gens qui tiennent les cartes. On a affaire, dans ce cas, au versement de plus de 300 millions de dollars afin de soutenir vos ports. Au premier coup d'oeil, il ne s'agit pas d'une mauvaise affaire. Cependant, on peut se demander s'il s'agit d'un échange raisonnable pour des routes que vous aurez à construire vous-mêmes ou dont vous devrez confier la construction à un entrepreneur, que vous paierez grâce aux péages perçus.

M. Russell: Je ne veux même pas penser à ce que le péage représenterait au Labrador, probablement la moitié du revenu d'une famille. L'achalandage n'est pas très important à l'heure actuelle.

Le sénateur Whelan: Le gouvernement libéral dont j'ai fait partie a construit plus de routes en cinq ans que les gouvernements conservateurs ne l'ont fait en 35 ans.

Le sénateur Forrestall: Ce n'est pas vrai.

Le sénateur Whelan: Il nous fallait construire de nombreux ponts. Nous avons établi un certain régime en vertu duquel si l'on construisait un pont permanent de 100 pieds, on pouvait bénéficier d'une subvention couvrant 80 p. 100 des coûts. Dans votre mémoire, vous déclarez qu'il existe 60 passages de cours d'eau sur votre territoire. Quelle importance ont-ils? Cela pourrait être terrible.

M. Russell: Nous comptons six ou sept grandes rivières. La longueur du pont sera déterminée par l'endroit où l'on souhaite traverser la rivière ainsi que la raison pour laquelle on souhaite le faire.

Le sénateur Whelan: Combien de pieds?

M. Russell: Certains cours d'eau peuvent avoir plus d'un quart de mille de largeur, selon l'endroit où vous les traversez, alors que d'autres ne sont larges que de quelques centaines de pieds.

Le sénateur Adams: Les poissons vont y frayer.

M. Russell: Il y a, au Labrador, des rivières où le saumon de l'Atlantique va frayer. Notre pêcherie commerciale de saumon est, depuis des années, la cible d'attaques de divers groupes, comme la Fédération du saumon atlantique. Ses représentants disent: «Vous tuez le saumon de l'Atlantique.» À cause de cela, POC ne veut toujours pas procéder à l'évaluation de 60 traverses de cours d'eau.

Le sénateur Whelan: Cela entraînerait des coûts considérables.

M. Rose: L'estimation générale prévoit des coûts de 130 millions de dollars pour la construction d'une route de 225 kilomètres comprenant cinq ponts importants, ainsi que des ponceaux et des traverses de marais dans une région de toundra et de taiga. Cela semble irréaliste.

J'ai remarqué qu'il en coûtera 400 millions de dollars pour construire un segment de 16 kilomètres de la route 416 dans cette région. Si l'on divisait cette dernière en très petits sentiers

maybe bungee cord bridges but there are many questions about whether that is realistic. You are talking about a low-grade country road, at most a truck road intended for logging purposes, not really for the transport of goods to replace a ferry and port system. However, on the face of it that is the proposal, however crazy it sounds.

Senator Whelan: I know what a bridge costs in southern Ontario. You are talking about building over muskeg. The soil conditions are such that driving piles is difficult.

In southern Ontario, for example, Essex County was a lake thousands of years ago. You will find quicksand and everything you can think of but there is no tundra because it is a semi-tropical area.

Senator Milne: I need a bit of help with the economics of this issue. It looks as though the deal is done. The province has taken over both ferries and ports in Labrador and in return they received a \$365 million transfer of funds. Now they have given a contract to Crosbie, Woodward, and Puddister shipping companies for \$20 million to operate some of these ports. Why would any company want to take over a port if it is a money-losing port? Will this \$20 million counteract the amount of money they could lose on the operation of the port? How and why does this compare with \$365 million? The economics of this escape me completely.

Mr. Russell: We have not had a significant amount of detail to assess what types of impacts there will be with this new contract. We do not know what the details are in terms of their responsibilities, what types of level of services they are supposed to provide and those types of things. At the same time, the \$365 million did involve the transfer of ships, which factored into the total worth of the transfer.

Of course, besides roads that affect our ports, there is the northern portion of Labrador where they will have to provide marine services in the \$365 million package. What the provincial government is getting for \$20 million, I do not know. What the contractor's vision of services is to our particular communities, I do not know. We have not seen the call for proposals.

Senator Milne: You have no idea at all whether the level of service will be decreasing in these ports. When is this service provided by this consortium supposed to start?

Mr. Russell: This spring.

Senator Milne: Right away. You still have no idea what sort of services you will be receiving.

Mr. Russell: That is right.

utilisables seulement par des véhicules tout-terrain, on pourrait parvenir à le faire; on pourrait peut-être également construire des ponts à câbles extenseurs, mais l'on se demande s'il s'agit là de projets réalistes. On a affaire à une route de campagne de faible capacité; il s'agit tout au plus d'une route pouvant servir l'industrie forestière; on ne peut pas vraiment s'en servir pour assurer le transport de marchandises et ainsi remplacer les services de traversiers et les ports. Malgré tout cela, c'est la proposition qu'on a avancée, toute saugrenue qu'elle puisse paraître.

Le sénateur Whelan: Je sais ce qu'il en coûte pour construire un pont dans le sud de l'Ontario. Il s'agit de constructions sur fondrières. L'état du sol est tel qu'il est difficile d'y planter des piliers.

Dans le sud de l'Ontario, par exemple, on retrouvait un lac à la place du comté d'Essex il y a 1 000 ans. On y trouve des sables mouvants et toutes sortes d'autres choses, mais il ne s'agit pas d'une région de toundra: il s'agit plutôt d'une région semi-tropicale.

Le sénateur Milne: J'ai besoin d'aide pour comprendre l'aspect économique de la question. Il semble que l'affaire a été conclue. La province a repris la gestion des services de traversiers et des ports du Labrador et touchera 365 millions de dollars à cette fin. Elles en ont maintenant confié l'exploitation par contrat à Crosbie, à Woodward et à Puddister, des sociétés de transport maritime, pour 20 millions de dollars. Pourquoi une société s'intéresserait-elle à la gestion d'un port s'il s'agit d'un port qui entraîne des déficits? Les 20 millions de dollars que les sociétés toucheront compenseront-ils les pertes qu'elles enregistreront pour l'exploitation des ports? Comment expliquer la somme de 365 millions de dollars? L'aspect économique de la question m'échappe complètement.

M. Russell: On ne nous a pas fourni suffisamment de détails pour évaluer la nature des répercussions que le nouveau contrat aura. Nous ne connaissons pas les détails concernant les responsabilités, le niveau de service que les sociétés doivent maintenir ainsi que d'autres choses du genre. La somme de 365 millions de dollars devait également servir au transfert de navires, qui représentait un facteur dans la détermination du total de la somme.

Bien sûr, en plus de permettre la construction de routes qui auront une incidence sur nos ports, la somme de 365 millions de dollars permettra également d'offrir des services maritimes dans la région nord du Labrador. Je ne sais pas ce que le gouvernement provincial obtiendra pour 20 millions de dollars. Je ne sais pas non plus quelle vision les entrepreneurs possèdent des services qui devront être offerts à nos collectivités en particulier. Nous n'avons pas entendu parler d'une demande de propositions.

Le sénateur Milne: Savez-vous seulement si le niveau de service offert dans ces ports sera diminué? Quand pourra-t-on avoir recours aux services offerts par le consortium?

M. Russell: Ce printemps.

Le sénateur Milne: Tout de suite. Vous n'avez toujours aucune idée du type de service que vous allez recevoir.

M. Russell: C'est exact.

Mr. Rose: Last year the government said that there would be no change in service for 1997. That is the only commitment they made. After 1997, it is likely that costs for local users will increase. In remote ports of Labrador there will be a toll system, which is 180 degrees off national marine policy but it is going ahead.

Senator Bryden: In fairness to the department, the Government of Canada's undertaking in relation to remote ports in their marine policy is not that they would maintain the ports and continue to operate them but that they would ensure that designated remote community ports facilities are maintained. Presumably, an agreement could have been entered into agreement with the Province of Newfoundland and Labrador which specified what they are required to do to maintain the remote ports that you are talking about. Is it the case that you have not seen this agreement, or do you not know what is in it?

Mr. Russell: We have not seen the agreement that was signed between the federal and provincial governments concerning the transferability of the ports and the ferry services. We do not know the details. Why were we not consulted in terms of the transfer of responsibilities when the national marine policy says that we should have been consulted where aboriginal communities are involved?

Senator Bryden: Transport Canada has transferred 59 sites to DFO; 47 of them are remote ports. The second point though is that other ports may be transferred to other federal departments if it is determined that they are required in support of departmental objectives. Do you agree that marine policy dictates that remote ports may be transferred to other departments?

Mr. Rose: From reading the materials that we received, through the Access to Information Act, over the last year from Transport Canada, not including the agreement with the province, my sense is that you are right. The obligation of the policy is pretty much restricted to a federal one. It is not enforceable outside a contractual agreement with the provinces, which we have not seen. We do not know if there is a contractual agreement to maintain remoteness. The definition of "remoteness" is very vague. It is an internal Transport policy to define remoteness on a consultative basis, based on the presence of alternative transport systems.

All of the northern Labrador communities are isolated, as are most of the NWT ports. Once sheltered under a provincial transfer, it is difficult to say to what happen. The agreement was not made public. All we know is that after much internal discussion about how to deal with aboriginal communities, the two departments, Indian Affairs and Transport Canada, came up with an indemnification clause. That is the best they could do. Within this clause, they held each other harmless from all other claims and damages, et cetera, against either of them in the case of transfer of the ports and related obligations to aboriginal

Mr. Rose: L'an dernier, le gouvernement a affirmé qu'on n'apporterait aucune modification au service en 1997. Il s'agit du seul engagement qu'il a pris. Après 1997, les coûts imposés aux utilisateurs locaux sont susceptibles d'augmenter. Dans le cas des ports éloignés du Labrador, il y aura un système de péage, qui va à l'opposé de la politique nationale maritime, mais que l'on projette toujours de mettre au point.

Le sénateur Bryden: Pour être honnête dans le cas du ministère, précisons que l'engagement que prenait le gouvernement du Canada à l'égard des ports éloignés en adoptant la politique maritime n'était pas d'assurer l'entretien des ports et de continuer de les exploiter, mais plutôt de faire en sorte que les installations portuaires désignées de collectivités éloignées soient entretenues. Il aurait été possible, peut-être, de conclure une entente avec la province de Terre-Neuve et le Labrador en vertu de laquelle les autorités provinciales auraient été obligées d'assurer l'entretien des ports éloignés dont vous parlez. Avez-vous vu cet accord? Savez-vous seulement ce qu'il contient?

Mr. Russell: Nous n'avons pas consulté l'accord qui a été signé entre les gouvernements fédéral et provincial au sujet du transfert des services de traversiers et des ports. Nous n'en connaissons pas les détails. Pourquoi n'avons-nous pas été consultés au chapitre du transfert des responsabilités, même si la politique maritime nationale prévoit qu'on doit consulter les collectivités autochtones concernées par une question?

Le sénateur Bryden: Transports Canada a confié la gestion de 59 sites à POC; 47 d'entre eux sont des ports éloignés. De plus, la gestion d'autres ports pourrait être confiée à d'autres ministères fédéraux si l'on détermine qu'il est nécessaire de le faire afin de réaliser les objectifs ministériels. Comprenez-vous que c'est en vertu de la politique maritime que l'on confie la gestion de ports éloignés à d'autres ministères?

Mr. Rose: Après avoir lu les documents que nous avons reçus l'an dernier de Transports Canada en vertu de la Loi sur l'accès à l'information, sans compter l'entente conclue avec la province, je crois que vous avez raison. L'obligation créée en vertu de la politique revient principalement au gouvernement fédéral. Il est cependant impossible de forcer celui-ci à remplir cette obligation s'il n'existe pas d'entente contractuelle avec les provinces, ce dont nous ne sommes effectivement pas au courant. Nous ne savons pas non plus s'il existe une entente contractuelle visant l'entretien des ports éloignés. La définition de «éloigné» est très vague. La politique de Transports Canada est de définir ce terme en tenant des consultations et en tenant compte de la présence d'autres réseaux de transport.

Toutes les collectivités du nord du Labrador sont isolées, comme la plupart des ports des T. N.-O. Une fois le transfert aux provinces effectué, il est difficile de dire ce qu'il peut arriver. L'entente n'a pas été rendue publique. Tout ce que nous savons, c'est que, après de nombreuses discussions à l'interne concernant la façon de traiter avec les collectivités autochtones, les deux ministères, Affaires indiennes et du Nord Canada et Transports Canada, ont proposé l'adoption d'une clause d'indemnisation. C'était le mieux qu'on puisse faire. En adoptant cette clause, les deux ministères se protégeaient l'un l'autre à l'égard de toute

peoples or anyone else. That is the best they could come up with, after more than a year, even though policy itself is explicit.

The wording of the cabinet document indicates specifically that First Nations were to be consulted with regard to any disposal of lands, consistent with the Canadian fiduciary obligations and divestiture of ports which were subject to claims.

There was a checkmate and they did absolutely nothing about it. The bill is totally deficient on its face since there is nothing in it requiring consultation. At least for the future you can remedy that by ensuring that the bill reflects policy.

As for the Labrador situation, there is not much you can do other than to conduct an inquiry into why it happened and what is going to happen in the future about these remote ports that were built by federal investment over the last 50 years. Now that they are in provincial hands, how was the policy averted while the legislation was pending? Now that the legislation has come into effect, it does not reflect the policy as it is written. It may reflect the policy as it is happened.

Senator Whelan: With the huge mineral developments about to take place, would there not be tremendous royalties or compensation coming to you and your people that would provide the best ferry service, harbour service and roads?

Mr. Russell: If you ask me, maybe we should be. However, if you ask the company, I am sure they will have a different perspective on that. As I am sure Senator Adams knows, it is very difficult for companies to try to achieve a royalty regime or a revenue-sharing regime, or what have you. They try to stick as much in the pockets of the shareholders as they can.

I would not necessarily count on great royalty-sharing regimes with companies to make sure we can have class A1 ports, ferry services, roads and the like. We still have a rough road to go down yet.

Mr. Rose: The provinces will often step in. The Province of Newfoundland has stepped in to prevent the company from doing just such a deal with the aboriginal interests.

Senator Whelan: That is just like Alberta.

Mr. Rose: Churchill Falls is another example. Churchill Falls was the largest hydro electric development at the time in the world. Not a kilowatt of power went to the coast of Labrador. They are all still running on diesel.

revendication, de tous dommages ou autres au chapitre du transfert de la gestion des ports et des obligations connexes envers les peuples autochtones ou tout autre groupe. C'était le mieux qu'on puisse faire, après plus d'un an, même si la politique est explicite.

La formulation utilisée dans le document du Cabinet précise que les Premières nations doivent être consultées au sujet de toute question concernant l'aliénation de terrains, conformément aux obligations fiduciaires du gouvernement du Canada ainsi qu'au transfert de la gestion des ports qui faisait l'objet d'une revendication.

Nous nous retrouvons dans une impasse, et les responsables n'ont rien fait. Le projet de loi n'est pas du tout suffisant parce qu'il ne comporte aucun article exigeant qu'on tienne des consultations. Dans l'avenir, au moins, vous pourriez remédier à cette situation en veillant à ce que le projet de loi reflète la politique.

Pour ce qui est de la situation du Labrador, vous ne pouvez pas faire grand-chose, sauf mener une enquête portant sur ce qui s'est passé et sur ce qui se passera à propos des ports éloignés qui ont été construits grâce aux investissements fédéraux au cours des 50 dernières années. Maintenant que leur gestion a été confiée aux provinces, on peut se demander comment on est parvenu à éviter d'appliquer la politique pendant que le projet de loi n'avait toujours pas été adopté. Maintenant qu'il l'a été, il ne reflète toujours pas la politique telle qu'on l'a formulée. Il reflète la politique au sens où il reflète ce qui s'est produit.

Le sénateur Whelan: Si l'on pense aux grands projets d'exploitation minière qui doivent être réalisés, ne peut-on pas croire que vous et votre peuple pourriez toucher des redevances ou une indemnisation considérables, ce qui permettrait d'offrir les meilleurs services de traversiers et de ports ainsi que les meilleures routes?

M. Russell: Selon moi, oui. Cependant, je suis persuadé que la société minière ne voit pas les choses du même oeil. Je suis persuadé que le sénateur Adams sait qu'il est très difficile pour une société d'adopter un régime en vertu duquel elle verse des redevances ou une partie de ses bénéfices. L'entreprise cherche toujours à remplir le plus possible les poches de ses actionnaires.

Je ne compterais pas nécessairement sur l'adoption, par les sociétés, d'un régime en vertu duquel elles versent des redevances ou partagent leurs bénéfices pour m'assurer que nous avons les meilleurs ports, les meilleurs services de traversiers, les meilleures routes, etc. Il faudra encore parcourir un bon bout de chemin avant d'en arriver là.

M. Rose: Les provinces interviendront souvent. Terre-Neuve, par exemple, est intervenue pour empêcher l'entreprise de traiter de cette façon les intérêts des Autochtones.

Le sénateur Whelan: Tout comme dans le cas de l'Alberta.

M. Rose: Churchill Falls en est un autre exemple. Churchill Falls était la plus grande centrale hydro-électrique du monde à l'époque où elle a été construite. Cependant, pas un seul kilowatt de l'électricité qui y a été produite n'a été acheminé vers la côte du Labrador. On y dépend toujours du diesel.

Mr. Rose: Just for the record, senator, before you close, we do have a copy of the documents referred to in the brief.

The Chairman: Thank you. We will have a 15-minute recess.

The committee recessed.

M. Rose: Aux fins du compte rendu, sénateur, avant que vous ne leviez la séance, je tiens à préciser que nous disposons d'un exemplaire des documents auxquels nous avons fait allusion dans le mémoire.

La présidente: Merci. Nous allons maintenant prendre une pause de 15 minutes.

La séance est suspendue.

Upon resuming.

The Chairman: From the Fraser River Harbour Commission, we have Mr. Michael Jones, Chairman, and Mr. Rick Pearce, Port Manager and Chief Executive Officer.

Mr. Michael Jones, Chairman, Fraser River Harbour Commission: The issue for Fraser Port is: Do we or do we not support Bill C-9? To determine that, we asked ourselves if Bill C-9 achieved the goals espoused when government commenced its review of Canada's ports legislation. There were multiple goals, but one important one was to improve the ability of Canada's sea ports to compete in international markets, particularly with northern ports in the United States of America.

I will speak to that again in a moment, but for now let us recognize that considerable time, energy and cost have been sunk into the production of Bill C-9; the time, energy and cost to Industry Canada and to Canada's ports, including the Fraser River Harbour Commission.

I will repeat to you what we said to Minister Collenette when he met recently with the proposed Canada port authorities. We believe that it is now time to quickly conclude the consultation process on the proposed legislation. It is time to move on to implementation and action.

The bill contains benefits requested by local port corporations which will enable them to be more effective in competing with the ports of other countries. It also contains some lesser benefits for our harbour commission port.

Therefore, it does achieve the goal. It also contains disappointments, however, because in our view more could have been done toward achieving the goal of improving the ability of ports to compete internationally.

I wish to make it clear that I do not speak against Bill C-9. It is good enough to gain our support. However, I speak up because this bill concerns the ability of Fraser Port to fulfil its mandate, which is to facilitate national and regional trade and economic activity which, of course, translates into growth in jobs and prosperity. That is an important purpose. It is an important reason to exist and so deserves to be taken very seriously.

Reprise de la séance.

La présidente: Nous accueillons maintenant les représentants de la Commission de port du Fraser, M. Michael Jones, président, et M. Rick Pearce, directeur du port et président-directeur général.

M. Michael Jones, président, Commission de port du Fraser: La question qui se pose pour nous est la suivante: sommes-nous, oui ou non, en faveur du projet de loi C-9? Pour répondre à cette question, nous nous sommes demandé si le projet de loi C-9 atteint les objectifs que l'on s'était fixés quand le gouvernement a entrepris son examen de la législation portuaire du Canada. Il y avait de nombreux objectifs, mais l'un des plus importants était de renforcer la compétitivité des ports maritimes du Canada sur les marchés internationaux, en particulier face aux ports du nord des États-Unis d'Amérique.

Je reviendrai là-dessus dans un instant, mais je voudrais d'abord signaler que l'élaboration du projet de loi C-9 a exigé énormément de temps, d'énergie et de dépenses de la part d'Industrie Canada et des ports canadiens, y compris la Commission de port du Fraser.

Je vais vous répéter ce que nous avons dit au ministre Collenette quand ce dernier a rencontré récemment les administrations portuaires proposées. Nous croyons que le temps est venu de mettre fin rapidement au processus de consultation sur le projet de loi à l'étude. Le temps est venu de passer à la mise en oeuvre et à l'action.

Le projet de loi comporte des avantages qui avaient été réclamés par les sociétés de port locales et qui leur permettra de mieux rivaliser avec les ports des autres pays. Il renferme également des avantages de moindre importance pour le port administré par notre commission.

Par conséquent, il atteint effectivement l'objectif visé. Toutefois, il suscite également des déceptions, parce qu'à notre avis, on aurait pu faire plus pour rendre les ports plus compétitifs sur la scène internationale.

Je tiens à être bien clair: je ne me prononce pas contre le projet de loi C-9. Il est assez bon pour mériter notre appui. Je dois toutefois dire le fond de ma pensée sur ce projet de loi, parce qu'il met en cause la capacité du port du Fraser de réaliser son mandat, qui est de faciliter l'activité économique et commerciale aux niveaux national et régional, ce qui se traduit bien sûr par la création d'emplois et une prospérité accrue. C'est un but

Fraser Port's position is that American ports have certain competitive advantages because of U.S. legislation. We had hoped to see provisions in Bill C-9 to offset those legislative advantages.

The record will show that, throughout the three-year review process, Fraser Port has supported its positions with facts and has also offered constructive suggestions for improvement. Today, we will continue in that vein.

We will first give examples of the U.S. ports' legislated advantages. Second, we will give our proposals for improvements to Bill C-9.

I will cite only three legislative advantages, the first being local taxation. The American ports of the Pacific Northwest may tax property in their county. For example, the Port of Seattle collected \$35 million U.S. in 1996 through property taxation. Five other ports; Longview, Bellingham, Portland, Vancouver-Washington and Tacoma, each collected between \$2.4 million U.S. and \$5.9 million U.S.

On the other hand, with Bill C-9, Fraser Port faces a local government annual tax liability of over \$2 million phased in over four years. We are pleased about the phasing in but, nevertheless, we must note our relative fiscal disadvantage. We do not seek to be awarded the same advantage as the Americans, and we do not seek to avoid this property tax liability. Rather, we seek to secure offsetting considerations.

The second advantage of U.S. ports is that, among other things, U.S. ports may issue revenue bonds, the interest on which is tax-exempt in the hands of the bond holder, and that ability is a useful tool for attracting private investment for building port facilities.

The third advantage is federal assistance. The U.S. Army Corps of Engineers funds marine channel dredging, thereby reducing a U.S. port's operating expenses. By contrast, Canadian ports are to start paying the cost of dredging, as a result of federal downloading of those costs. This item is outside of Bill C-9, but the cumulative effects of all federal actions must be considered.

That is our competitive situation. Having given examples of advantages which the States enjoy, I will move on to suggest three changes to Bill C-9 which we believe would help us to compete with the U.S. ports. These three changes are founded on the premise that Canada should embrace an inspiring, challenging and achievable vision to be the seaport gateway for goods moving into and out of a large part of North America. We should not be content with maintaining our current share of the market.

important. C'est une raison d'être fort importante qui doit être prise très au sérieux.

La position du port du Fraser est que la législation des États-Unis confère aux ports américains certains avantages face à leurs concurrents. Nous espérons que le projet de loi C-9 renfermerait des dispositions visant à compenser ces avantages.

Il est de notoriété publique que, tout au long des trois années qu'a duré le processus d'examen, le port du Fraser a appuyé ses positions sur des faits et qu'il a présenté des suggestions constructives en vue d'améliorer la mesure législative. Aujourd'hui, nous allons continuer dans cette veine.

Nous donnerons d'abord des exemples des avantages que la loi confère aux ports des États-Unis. Deuxièmement, nous allons énoncer nos propositions en vue d'améliorer le projet de loi C-9.

Je vais citer seulement trois avantages législatifs, le premier étant d'ordre fiscal. Les ports de la côte nord-ouest des États-Unis peuvent lever des impôts fonciers sur leurs propriétés. Par exemple, en 1995, le port de Seattle a perçu 35 millions de dollars US en impôts fonciers. Cinq autres ports, soit Longview, Bellingham, Portland, Vancouver (Washington) et Tacoma, ont perçu chacun entre 2,4 millions et 5,9 millions de dollars US.

Par contre, aux termes du projet de loi C-9, le port du Fraser devra payer plus de 2 millions de dollars par année en impôts à l'administration locale, bien que cette mesure doive être implantée graduellement sur quatre ans. Nous accueillons favorablement l'implantation graduelle, mais nous devons néanmoins insister sur notre désavantage fiscal relatif. Nous ne demandons pas qu'on nous accorde le même avantage qu'aux Américains, et nous ne cherchons nullement à éviter de payer ces impôts fonciers. Nous voulons plutôt obtenir des mesures compensatoires.

Le deuxième avantage des ports américains est que, entre autres possibilités, ces derniers peuvent émettre des obligations portant des intérêts qui ne sont pas imposables, ce qui est un outil utile pour attirer des investissements privés en vue de construire des installations portuaires.

Le troisième avantage est l'aide fédérale. Le Corps of Engineers de l'armée américaine finance le dragage des chenaux marins, ce qui réduit d'autant les dépenses d'exploitation des ports des États-Unis. Au contraire, les ports canadiens doivent commencer à payer le coût du dragage, en raison du délestage de responsabilités du gouvernement fédéral. Cette mesure ne fait pas partie du projet de loi C-9, mais il faut tenir compte des effets cumulatifs de toutes les mesures fédérales.

Voilà donc notre situation face à nos concurrents. Ayant donné des exemples des avantages dont jouissent les États-Unis, je vais maintenant passer aux trois changements que nous suggérons d'apporter au projet de loi C-9 et qui, à notre avis, nous aideraient à faire concurrence aux ports des États-Unis. Ces trois changements sont fondés sur l'hypothèse que le Canada devrait adopter une vision qui serait à la fois une source d'inspiration, un défi et un objectif réalisable, à savoir d'être la porte d'entrée maritime pour les marchandises en provenance et à destination d'une grande partie de l'Amérique du Nord. Nous ne devrions pas nous contenter de maintenir notre part actuelle du marché.

In our view, therefore, the new legislation should enable Canadian ports to maximize their chances for growth in the face of U.S. competition. We have three proposals for improvement.

The first is with regard to the charge on gross revenues. It is normal for corporations to pay taxes or charges on their income net of operating expenditures. However, under clause 8(2)(h) of Bill C-9, the Port Authority will pay an annual charge or tax on its gross revenue. This proposed charge, taken on gross revenue rather than net revenue, will be a deterrent to the raising of private financing. A charge on gross revenues will create a senior lien on the income of a port authority, and it must be paid prior to any other obligation such as servicing debt. This will result in a less favourable interest rate from lending institutions, because they will have a subordinated call on the income of the port authority. That is counterproductive.

Therefore, we recommend that the charge be based on net income rather than on gross income. In the event that this recommendation is not acceptable to Parliament, we recommend that the net charge be based on income after the cost of debt servicing.

The second improvement concerns capacity and powers. Since port authorities will be in the business of facilitating national and regional trade, and will be financially self-sufficient, they should be empowered rather than hampered in their endeavours. In this respect, clause 28 is a crucial part of Bill C-9. It provides for the core activities of each individual port to be defined in the letters patent. It is essential that they be written in an empowering way, because core activities will carry federal agency status, and the associated immunities from corporate taxation and various local and provincial laws and statutes. Those immunities will speed up decision making and lower cost, all to the benefit of our clients.

An inappropriately narrow description of core business could seriously hinder a port authority's ability to conduct its business efficiently and effectively. We propose a Bill C-9 provision to ensure flexibility.

We recommend that clause 28(2)(a) be amended. It currently begins by stating that a port authority is empowered to engage in:

(a) port activities related to shipping, navigation, transportation of passengers and goods, handling of goods and storage of goods...

We would seek to add, "related commercial and industrial activities which would generate funds needed for future infrastructure development."

Madam Chairman, my colleague, Rick Pearce, CEO and port manager of the Fraser River Harbour Commission, will continue with this presentation and speak to the third recommended change

Par conséquent, nous croyons que la nouvelle mesure législative devrait permettre aux ports canadiens de maximiser leurs chances de croissance face à la concurrence américaine. Nous avons donc trois propositions à faire pour l'améliorer.

La première porte sur les frais calculés sur les revenus bruts. La pratique normale veut que les sociétés paient des impôts ou des frais sur leur revenu net, après déduction des dépenses d'exploitation. Pourtant, aux termes de l'alinéa 8(2)h) du projet de loi C-9, l'administration portuaire paiera des frais annuels ou une taxe sur son revenu brut. Ces frais proposés, perçus à même le revenu brut et non pas le revenu net, seront un facteur de dissuasion pour ce qui est de trouver des capitaux privés. L'imposition de frais sur les revenus bruts grèvera lourdement les revenus d'une administration portuaire, et ces frais doivent être payés avant toute autre obligation comme le service de la dette. Les institutions de prêts accorderont donc un taux d'intérêt moins favorable, parce qu'elles n'auront pas préséance pour ce qui est d'avoir accès au revenu de l'administration portuaire. Cette mesure est contre-indiquée.

En conséquence, nous recommandons que les frais soient calculés sur le revenu net et non pas sur le revenu brut. Si cette recommandation n'était pas acceptable au Parlement, nous recommandons que les frais soient calculés sur le revenu après déduction du coût du service de la dette.

La deuxième amélioration concerne les pouvoirs. Comme les administrations portuaires auront pour mandat de faciliter le commerce national et régional et qu'elles seront financièrement autonomes, il faudrait leur donner des pouvoirs étendus au lieu de leur mettre des bâtons dans les roues. À cet égard, l'article 28 est un élément crucial du projet de loi C-9. Il stipule que les activités de base de chaque administration portuaire doivent être définies dans les lettres patentes. Il est essentiel que ces documents soient rédigés de manière à accorder les plus vastes pouvoirs possibles, car les activités de base seront celles d'un organe de l'administration fédérale et seront en conséquence à l'abri de la fiscalité des entreprises et de diverses lois locales et provinciales. Ces immunités permettront d'accélérer les prises de décisions et d'abaisser les coûts, ce qui est à l'avantage de nos clients.

Une description trop étroite des activités de base pourrait sérieusement nuire à la capacité d'une administration portuaire de mener ses affaires avec efficacité et efficience. Nous proposons une disposition du projet de loi C-9 destinée à assurer la souplesse.

Nous recommandons que l'on modifie l'alinéa 28(2)a). Cette disposition stipule actuellement qu'une administration portuaire a le pouvoir de se livrer à des:

a) activités portuaires liées à la navigation, au transport des passagers et des marchandises, et à la manutention et l'entreposage des marchandises...

Nous voudrions ajouter: «et aux activités commerciales et industrielles connexes qui généreraient les fonds nécessaires pour le développement futur de l'infrastructure».

Madame la présidente, mon collègue Rick Pearce, président-directeur général et directeur de la Commission de port du Fraser, va poursuivre notre présentation et vous parler du

in Bill C-9 and also summarize the submission from Fraser Port to you.

Mr. Rick Pearce, Port Manager and Chief Executive Officer, Fraser River Harbour Commission: I will speak about regulation. In Bill C-9 there appears to be a duality of responsibilities for regulatory activities. Such matters as by-laws fall under the jurisdiction of ports, while other regulatory functions are under the Government of Canada. At best, this could cause jurisdictional confusion. There has been very little consultation to date from the drafters of the legislation with respect to regulations. At the writing of this paper, we have only just received a preliminary draft of proposed regulations. We have been led to believe that ports would be able to develop regulations specific to their operational area. This does not appear to be the case. We must stress that in the operation of a port, one size does not fit all. I am living proof of that.

We believe it is better to get the regulations right prior to the legislation coming into force, rather than work with our existing regulations, some of which are long overdue to be changed. In our opinion, it would be better to take the extra time now. While the legislation provides for that extension, all the efforts are directed to the commencement of the new Canada port authorities on January 1 of next year. We fear that we will either rush the regulatory reform process or continue to work with old and possibly conflicting regulations well into the next five years. Neither of those options will benefit the port authorities. We believe that now is the time to make the amendments, prior to the legislation coming into force.

Therefore, we suggest that the Senate recommend to Parliament that the regulations tailored to Bill C-9 that are required to run the new port authorities be in place prior to the commencement date, even if that date would move beyond the January 1, 1999, target.

In summary, in today's global competitive arena we are constantly faced with challenges to reduce costs, to become more efficient and to provide infrastructure that, by its very nature, is expensive and produces returns that are considered low by regular business standards. This is compensated by the fact that Canada's ports serve not just the local area but the entire nation. This is why they remain under the auspices of the federal government. It is essential that ports be supported and encouraged to meet the competitive challenges which come from the United States.

As transportation was not included in the North American Free Trade Agreement, we have not been able to challenge the subsidies that the United States has bestowed on its transportation system and, in particular, its ports. Cheap capital, low operating costs and the collection of taxes has created a challenge that must

troisième changement que nous recommandons d'apporter au projet de loi C-9; il vous fera également un résumé du mémoire que vous présente le port du Fraser.

M. Rick Pearce, directeur du port et président-directeur général, Commission de port du Fraser: Je vais vous parler de la réglementation. Dans le projet de loi C-9, il semble y avoir dédoublement des responsabilités à l'égard des activités de réglementation. Les règlements administratifs relèvent des ports, tandis que les autres fonctions de réglementation relèvent du gouvernement du Canada. Dans le meilleur des cas, cela pourrait causer de la confusion quant aux compétences de chacun. Les rédacteurs du projet de loi ont fait très peu de consultations, à ce jour, au sujet des règlements. Au moment de rédiger notre mémoire, nous n'avions reçu qu'une ébauche préliminaire du règlement proposé. On nous a laissé entendre que les ports seraient en mesure d'élaborer des règlements spécifiques pour leur domaine d'exploitation. Il ne semble pas que ce soit le cas. Nous insistons sur le fait qu'il n'y a pas de taille unique et universelle pour l'administration d'un port. J'en suis la preuve vivante.

Nous croyons qu'il est préférable de mettre la dernière main au règlement avant que la loi entre en vigueur, au lieu d'avoir à appliquer le règlement actuel, dont certains aspects auraient dû être changés depuis longtemps. À notre avis, il serait avisé de prendre le temps voulu dès maintenant. La mesure proposée prévoit la possibilité de prolonger le délai, mais tous les efforts visent à faire en sorte que les nouvelles administrations portuaires du Canada entrent en fonction le 1^{er} janvier prochain. Nous craignons que le processus de réforme de la réglementation soit bâclé ou que nous devions continuer de nous accommoder des anciens règlements qui peuvent être conflictuels pendant une bonne partie des cinq prochaines années. Ni l'une ni l'autre de ces options ne sera avantageuse pour les administrations portuaires. Nous croyons qu'il faut prendre dès maintenant le temps de rédiger le règlement, avant l'entrée en vigueur de la loi.

Par conséquent, nous invitons le Sénat à recommander au Parlement de mettre en place, avant la date d'entrée en vigueur du projet de loi C-9, un règlement taillé sur mesure qui permettra de diriger les nouvelles administrations portuaires, même si cela devait repousser la date d'entrée en vigueur au-delà de la date-cible du 1^{er} janvier 1999.

En résumé, dans le contexte de concurrence mondiale d'aujourd'hui, nous sommes constamment mis au défi de réduire les coûts, de devenir plus efficaces et de fournir une infrastructure qui, de par sa nature même, est coûteuse et produit un rendement qui est considéré faible en comparaison du rendement tenu pour normal en affaires. En retour, les ports du Canada servent non seulement la région immédiate, mais le pays tout entier. C'est pourquoi ils demeurent sous les auspices du gouvernement fédéral. Il est essentiel d'appuyer les ports et de les encourager à relever les défis de la concurrence des États-Unis.

Comme le transport n'a pas été inclus dans l'Accord de libre-échange nord-américain, nous n'avons pas été en mesure de contester les subventions que les États-Unis ont versées à leur système de transport et, en particulier, à leurs ports. Les capitaux bon marché, les faibles coûts de fonctionnement et la possibilité

be met. We contend that increasing our costs does not let us meet the challenge.

Canada must provide the right environment for its national ports to compete with its major competitor, the United States. Unduly restricting the actions of the port to compete, so as to address a perceived fear of doing something out of the ordinary, only serves to restrict the creative abilities of our port management. The provision of agent status serves to provide some of the needed assistance. The secret will be in how much goes into the mix. Our American competitors do not have restrictions on what business activities they may become involved in, yet we will.

We contend that if the business activity of a port authority provides needed funds to build the costly but required infrastructure to move Canadian product to market, then it should be within the core power of the port authority and given special status. If the government wishes to restrict certain activities, then they should specify them now and leave the rest up to the ports.

In addition, government must not impose constraints on its ports that cause us to be non-competitive. This includes the downloading of costs, whose cumulative amounts may make us too costly. As well, the government needs to examine ways in which innovative financing can take place through the provision of bonds and interest vehicles that are also competitive to the U.S. practices. Ports must be respected as generators of economic growth and employment. If they are restricted in that role, then we could face the elimination of thousands of jobs and the re-routing of Canadian product through U.S. ports, all totally in contravention to the spirit of Bill C-9.

Therefore, we have recommended that the proposed stipend be based on net income rather than gross, that the Senate recommend to Parliament that regulations tailored to Bill C-9 that are required to run the new port authorities be in place prior to the commencement date, even if that goes beyond January 1, 1999, and thirdly, and probably most importantly, that clause 28(2)(a) be amended to read that a port authority is empowered to engage in "activities related to shipping, navigation, transportation of passengers and goods, handling of goods and storage of goods, related commercial and industrial activities." We could further add, that do not include the operation of hotels, restaurants, casinos or condominium developments unless approved by the minister. That would generate funds needed for future infrastructure development.

We have appended two papers that support the points that we have made in our presentation. While both make reference to Bill C-44, an earlier legislative attempt, their comments remain germane to the contents of Bill C-9. We urge you to read them as well.

de percevoir des impôts, tout cela a suscité un défi que nous devons relever. Nous soutenons que le fait d'accroître nos coûts ne nous permet pas d'affronter ce défi.

Le Canada doit établir l'environnement propice pour que ses ports nationaux puissent rivaliser avec leur principal concurrent, les États-Unis. Le fait de restreindre indûment la liberté de manoeuvre des ports, de crainte de faire quoi que ce soit qui sortirait de l'ordinaire, ne peut qu'étouffer la créativité des dirigeants de nos ports. L'établissement du statut d'agent répond à une partie des besoins d'aide. La réussite dépendra des ingrédients de la recette. Nos concurrents américains n'ont aucune contrainte quant aux activités commerciales auxquelles ils peuvent se livrer, tandis que ce ne sera pas notre cas.

Nous soutenons que si l'activité commerciale d'une administration portuaire lui permet d'amasser les fonds voulus pour construire l'infrastructure coûteuse mais nécessaire pour transporter les produits canadiens jusqu'à leur marché, les autorités portuaires devraient fondamentalement pouvoir se livrer à ces activités dans le cadre d'un mandat spécial. Si le gouvernement souhaite restreindre certaines activités, il devrait les spécifier dès maintenant et s'en remettre aux ports pour le reste.

De plus, le gouvernement ne doit pas imposer aux ports de contraintes qui nous empêcheraient d'être compétitifs. Cela comprend le délestage des coûts, dont l'accumulation pourrait faire augmenter exagérément nos propres coûts. De plus, le gouvernement doit chercher le moyen de permettre des méthodes novatrices de financement, par l'émission d'obligations et de titres portant intérêt, pratique courante aux États-Unis. Il faut respecter les ports à titre de créateurs de croissance économique et d'emplois. Si on leur impose des contraintes à cet égard, nous risquons de perdre des milliers d'emplois et de voir des produits canadiens détournés vers les ports américains, situation qui serait tout à fait contraire à l'esprit même du projet de loi C-9.

Aussi avons-nous recommandé que les frais à verser soient calculés d'après le revenu net et non pas le revenu brut, que le Sénat recommande au Parlement de mettre en place, avant l'entrée en vigueur du projet de loi C-9, un règlement taillé sur mesure pour cette loi, même si cela devait repousser au-delà du 1^{er} janvier 1999 la date d'entrée en vigueur, et troisièmement, et c'est probablement là la proposition la plus importante, que l'alinéa 28(20)a) soit modifié de manière à ajouter qu'une administration portuaire est habilitée à se livrer à des «activités associées au transport maritime, à la navigation, au transport de voyageurs et de marchandises, à la manutention des marchandises et à l'entreposage des marchandises, ainsi qu'à d'autres activités commerciales et industrielles connexes». On pourrait ajouter cela que ces activités ne comprennent pas l'exploitation d'hôtels de restaurants, de casinos ou de condominiums, sauf autorisation expresse du ministre. Cela permettrait de générer les fonds nécessaires pour le développement futur de l'infrastructure.

Nous avons joint à notre mémoire deux documents à l'appui des arguments que nous avons soulevés. Les deux se reportent au projet de loi C-44, version antérieure de la mesure à l'étude, mais ils demeurent tous deux pertinents au projet de loi C-9. Nous vous exhortons à les lire également.

The time, Madam Chairman and senators, has come to proceed to the next steps. However, it is essential that these critical issues be given attention and that changes be made to the legislation. Then and only then will we have a workable piece of legislation that will not require immediate attention after passage. We urge the Senate to make these recommendations to the House of Commons.

Senator Forrestall: First, let me ask you, is the Fraser River Commission financially quite healthy?

Mr. Pearce: We are alive.

Senator Forrestall: Do not understate it because you are quite healthy, relative to other ports in Canada. You have had some blessings over the last 25 or 30 years that many other ports would like to have had. These have made you somewhat well off.

Mr. Pearce: We have operated under the harbour commission system, which has been different.

Senator Forrestall: You created the harbour commission system, you did not operate under it.

Having said that, it perhaps is less surprising that you would choose these two areas to deal with, both of which I agree with. I wish to ask you specifically about the regulations. You mentioned that you had seen or received a draft of them. Were they for discussion purposes?

Mr. Pearce: Yes, they were for discussion purposes. Our concern is that we are only getting them now.

Senator Forrestall: When the bill is virtually through.

Mr. Pearce: Yes, and we are getting close to the end of the year.

Senator Forrestall: Are they massive in size? How many pages are they?

Mr. Pearce: No, they were not massive in size. I have not had a chance to read them myself.

Senator Forrestall: Would you review them among yourselves and with your colleagues?

Mr. Pearce: Yes. Our harbour master is reviewing them right now as far as the operational ones, and our secretary of the board is reviewing the administrative ones. I have not yet received their reports. We are due to meet next Tuesday here in Ottawa with all the CEOs of the 18 port authorities, and that is one of the topics we will review.

Senator Forrestall: The government rarely refers regulations to committees. I wonder if there is any harm in asking the clerk if this committee might not review them.

The Chairman: Can the clerk answer that?

Michel Patrice, Clerk of the Committee: I do not have a copy of the draft regulations, but I could inquire.

Madame la présidente, honorables sénateurs, le temps est venu de tourner la page et d'agir. Toutefois, il est essentiel que ces questions d'une importance vitale soient prises en compte et que des changements soient apportés à la mesure législative. C'est à cette condition seulement que nous aurons une mesure législative pouvant être mise en pratique et qui n'exigera aucune retouche immédiatement après son adoption. Nous exhortons le Sénat à faire ces recommandations à la Chambre des communes.

Le sénateur Forrestall: Premièrement, je vous pose la question: la Commission de port du Fraser est-elle dans une très bonne situation financière?

M. Pearce: Nous survivons.

Le sénateur Forrestall: Ne sous-estimez pas votre richesse, car vous êtes très riche en comparaison des autres ports du Canada. La chance vous a souri depuis 25 ou 30 ans et bien d'autres ports vous envient. Le sort vous a rendus assez fortunés.

M. Pearce: Nous avons fonctionné dans le cadre du système des commissions de port, qui était différent.

Le sénateur Forrestall: Vous avez créé le système des commissions de port, vous ne vous êtes pas contentés de vous en accommoder.

Cela dit, il n'est peut-être pas étonnant que vous ayez choisi d'aborder ces deux points, avec lesquels je suis d'ailleurs d'accord. Je voudrais vous poser une question précise au sujet du règlement. Vous avez dit que vous en aviez reçu une ébauche. Était-ce un document de discussion?

M. Pearce: Oui, c'est un document de discussion. Ce qui nous préoccupe, c'est qu'on vient seulement de nous le remettre.

Le sénateur Forrestall: Alors que le projet de loi est quasiment adopté.

M. Pearce: Oui, et nous approchons de la fin de l'année.

Le sénateur Forrestall: Ce document est-il volumineux? Combien de pages compte-t-il?

M. Pearce: Non, il n'est pas très volumineux. Je n'ai pas eu l'occasion de le lire moi-même.

Le sénateur Forrestall: Allez-vous l'étudier, de concert avec vos collègues?

M. Pearce: Oui. Notre directeur de port est actuellement en train d'étudier le règlement du point de vue du fonctionnement, et le secrétaire de notre conseil en étudie les aspects administratifs. Je n'ai pas encore reçu leurs rapports. Nous aurons mardi, ici à Ottawa, une réunion des présidents-directeurs généraux des 18 administrations portuaires, et c'est l'une des questions que nous allons aborder.

Le sénateur Forrestall: Le gouvernement confie rarement l'étude des règlements aux comités. Je me demande si l'on pourrait demander au greffier si notre comité ne pourrait pas les étudier.

La présidente: Le greffier peut-il répondre à cela?

Michel Patrice, greffier du comité: Je n'ai pas de copie du projet de règlement, mais je pourrais me renseigner.

Senator Forrestall: I always love to see regulations before I read the act. With Mr. Martin, you have to be careful. Could you explain how the tax liability that you will be facing as a result of Bill C-9 comes about and how you intend to deal with it?

Mr. Jones: Yes. When we lease property, the lessee pays full taxes to the municipality. This only concerns property that we have in our own name and have not leased out. Years ago two of our large docks entered into long-term, management contracts that specified that they would not pay property taxes. Now they will become liable, and we will either have to pay the taxes or re-negotiate those contracts with the docks.

We have 600 acres of federal land that we might have to pay tax on if we cannot get it under development. This business of property tax ties back into our core activity idea because we have an opportunity to develop that land and get it into productive use and have someone else operate businesses on them and pay the taxes. If we fail in that, we will pay the taxes.

The act was amended, and I think we suggested, or certainly the harbour commission did, that if property taxes or grants in lieu actually had to be paid, that they be phased in so that we would not be suddenly hit with a big bill in one year. Bill C-9 provides for that. The local port corporations have always paid grants in lieu; harbour commissions did not. Once we are amalgamated, you cannot take away from the cities what the local port corporations were paying, so we will have to be included in that group as well.

Senator Forrestall: This does not apply to you, but you are aware that some of us are concerned about what impact removing income and not replacing it will have on the municipal infrastructure, particularly its financial infrastructure.

Mr. Jones: You cannot remove the income from the cities. We accept that. Local port corporations would not want to stop paying, I am sure. It would not make sense.

I might also say, senator, that we are the only harbour commission in Canada that negotiated a fee for service with some of our larger municipalities, where our bigger facilities are. They will get more from us now than we have been paying, but at least we recognized the right to pay for a service we got, and we did that.

Senator Forrestall: How expensive is annual or regular dredging? Is that a major bill?

Mr. Pearce: Yes, it is. Dredging each year will run around \$2 million plus. We have just concluded discussions and negotiations with the Canadian Coast Guard where we have taken over the dredging of the river.

Senator Forrestall: How far up?

Le sénateur Forrestall: J'aime toujours lire le règlement avant de lire la loi. Avec M. Martin, il faut faire attention. Pourriez-vous nous expliquer comment le projet de loi C-9 vous imposera un fardeau fiscal et nous dire ce que vous avez l'intention de faire à ce sujet?

M. Jones: Oui. Quand nous louons des terrains à bail, le preneur à bail doit payer le plein montant de l'impôt foncier à la municipalité. Cela s'applique seulement à des terrains que nous possédons en propre et que nous n'avons pas donnés à bail. Il y a des années, deux de nos principaux quais ont conclu des contrats de gestion à long terme qui spécifiaient qu'ils ne devaient pas payer d'impôts fonciers. Ils deviendront maintenant assujettis et devront ou bien payer l'impôt foncier ou renégocier ces contrats.

Nous avons 600 acres de terres fédérales pour lesquelles nous devons peut-être payer l'impôt si nous ne parvenons pas à les mettre en exploitation. Toute cette question de l'impôt foncier est associée à notre idée relativement aux activités de base, parce que nous avons la possibilité d'exploiter ces terrains, de les rendre productifs et de confier à quelqu'un d'autre le soin d'exploiter une entreprise à même ces terrains et de payer l'impôt. Si nous n'y parvenons pas, c'est nous qui devons payer les impôts fonciers.

La loi a été modifiée et nous avons suggéré, ou en tout cas la commission de port a suggéré que s'il fallait payer des impôts fonciers ou des subventions tenant lieu de taxes, on les mette en place graduellement, afin que nous ne soyons pas mis subitement devant l'obligation de régler une grosse facture. C'est prévu dans le projet de loi C-9. Les sociétés de port locales ont toujours payé des subventions en remplacement de taxes; les commissions de port n'en payaient pas. Quand nous serons fusionnés, on ne pourra pas enlever aux villes ce que les sociétés de port locales payaient, et il faudra donc inclure ce montant dans le paiement total.

Le sénateur Forrestall: Cela ne s'applique pas à vous, mais vous êtes conscients qu'il y en a parmi nous qui s'inquiètent de l'incidence que pourrait avoir le fait de supprimer des revenus et de ne pas les remplacer pour l'infrastructure municipale, surtout du point de vue financier.

M. Jones: On ne peut pas enlever de revenus aux villes. Nous en convenons. Les sociétés de port locales ne voudraient pas arrêter de payer, j'en suis sûr. Cela n'aurait aucun sens.

J'ajoute également, sénateur, que nous sommes la seule commission de port au Canada qui a négocié un accord de rémunération des services avec les principales municipalités où sont situées nos installations les plus importantes. Les villes recevront de nous plus d'argent que ce que nous avons payé jusqu'à maintenant, mais au moins, nous avons reconnu le droit de payer pour un service, et nous l'avons fait.

Le sénateur Forrestall: Le dragage annuel ou périodique est-il coûteux? Représente-t-il une grosse facture?

M. Pearce: Oui. Chaque année, le dragage coûte autour de deux millions de dollars et plus. Nous venons de terminer des discussions et des négociations avec la Garde côtière canadienne pour prendre en charge le dragage du fleuve.

Le sénateur Forrestall: Jusqu'où?

Mr. Pearce: The dredging will take place, if you are familiar with the river, from the bridge, which is about halfway in our jurisdiction, to the mouth, and that will be, on average, 1.5 million cubic metres annually.

Senator Forrestall: Do you use that for land reclamation?

Mr. Pearce: Some of it gets dumped at sea because it is not worth anything. Some of it is used for land reclamation. We can recover some of the costs, and we do so, but we still have a net cost.

Mr. Jones: In fairness, we should also say we negotiated an agreement with Oceans and Fisheries now when the Coast Guard went, and they have given us a lump sum payment that will pay the cost of our dredging for seven years and then scale it down over another three years. Seventeen or 18 years ago we were positioned to be able to do that. Sooner or later we will carry those costs.

Senator Forrestall: Finally, I am a bit unclear about gross and net income. Gross is your total revenues. Does net represent profit?

Mr. Pearce: Yes. For us, net is profit.

Senator Forrestall: Or is it a specified list of expenses that cannot be deducted?

Mr. Pearce: No, we have said it was profit. We operate like any other business. We figure we have a shareholder, which is the Government of Canada, and we had better produce a profit. We are saying that it is unfair to the ports to have the charge levied on the gross income when there may be other things that we have to do, such as dredging. We are in this thing together as far as providing benefit to the people of Canada, including those from British Columbia, so it makes sense to us.

Senator Forrestall: You can charge back to the Coast Guard for dredging that may be a benefit to them.

Mr. Pearce: We are not trying to charge them back; we are just trying to keep much of the cash so that we can do the things we have to do.

Senator Forrestall: However, you will dredge to the benefit of some private abutters.

Mr. Pearce: We will dredge to move vessels in and out of our terminals, and that is the main thrust.

Mr. Jones: We have always paid dredging on what you might call side channels into marinas and the like, and the Coast Guard paid for the main channel. Now we pay all of it, although we have a substantial sum coming to us.

Mr. Pearce: That is one of the reasons we feel we need to be in the bigger box, to have the flexibility to do some of the businesses, because we will not be able to increase our fees or our charges to those that come into the port simply because of the competition we have from the United States. We need to have

M. Pearce: Le dragage se fera, pour ceux qui connaissent la topographie du fleuve, depuis le pont, qui se trouve à peu près à mi-chemin de notre territoire, jusqu'à l'embouchure, ce qui représentera en moyenne 1,5 million de mètres cubes par année.

Le sénateur Forrestall: Vous en servez-vous pour la mise en valeur des terres?

M. Pearce: Une partie est déversée en mer parce que cela ne vaut rien. Une partie sert à la mise en valeur des terres. On peut recouvrer une partie du coût et nous le faisons, mais nous devons quand même payer un coût net.

M. Jones: En toute justice, nous devons ajouter que nous avons négocié une entente avec Pêches et Océans, maintenant que la Garde côtière s'en est déchargée, et qu'ils nous ont donné un paiement forfaitaire qui paiera le coût de notre dragage pour sept ans, après quoi le montant diminuera pour encore trois ans. Il y a 17 ou 18 ans, nous nous sommes positionnés pour pouvoir faire cela. Tôt ou tard, nous devons assumer ces coûts.

Le sénateur Forrestall: Enfin, je voudrais des précisions au sujet du revenu brut et du revenu net. Le brut, c'est votre revenu total. Le net, est-ce un profit?

M. Pearce: Oui. Pour nous, le revenu net est un profit.

Le sénateur Forrestall: Ou bien est-ce une liste de dépenses spécifiques que vous ne pouvez pas déduire?

M. Pearce: Non, nous avons dit que c'était un profit. Nous fonctionnons comme n'importe quelle autre entreprise. À nos yeux, nous avons un actionnaire, qui se trouve à être le gouvernement du Canada, et notre tâche est de produire un profit. Nous disons que c'est injuste pour les ports de percevoir les frais sur le revenu brut, alors que nous avons d'autres dépenses, notamment le dragage. Nous visons tous le même but, à savoir, servir l'intérêt de la population canadienne, y compris en Colombie-Britannique, et c'est donc logique pour nous.

Le sénateur Forrestall: Vous pouvez faire payer à la Garde côtière le dragage dans la mesure où c'est un avantage pour elle.

M. Pearce: Nous n'essayons pas de lui faire payer une partie de ce coût; nous essayons seulement de conserver la plus grande partie des liquidités, afin de pouvoir faire ce que nous avons à faire.

Le sénateur Forrestall: Vous ferez toutefois du dragage au profit de certains riverains privés.

M. Pearce: Nous ferons du dragage pour assurer le passage des navires jusqu'à nos terminaux, c'est notre principale préoccupation.

M. Jones: Nous avons toujours payé le coût du dragage de ce que l'on pourrait appeler des chenaux secondaires, pour accéder à des marinas, par exemple, tandis que la Garde côtière payait le dragage du chenal principal. Maintenant, nous payons la totalité, mais on nous versera une somme importante.

M. Pearce: C'est une des raisons pour lesquelles nous estimons qu'il nous faut avoir la latitude de nous livrer à certaines activités, parce que nous ne pourrions pas augmenter les droits ou les redevances que nous payent les utilisateurs du port, simplement à cause de la concurrence des États-Unis. Nous devons avoir une

flexibility and to have as much of what we want to do classified as core.

Senator Forrestall: You are not suggesting going to the point of levying municipal taxes?

Mr. Pearce: Absolutely not.

Senator Whelan: Madam Chair, I should make it clear to you that this man from Vancouver by the name of Michael Jones one time lived in my area, so he knows the Windsor harbour, he knows the Detroit River, and he knows Canada. Let us put it that way. I just want to make that clear.

The first time I visited your harbour, I was chairman of the Agriculture committee in 1966. We were studying transportation and grain handling facilities and potash facilities. That was a sideline in Vancouver at that time.

One thing that has aggravated me when we talk about NAFTA and free trade and globalization is that there is nothing fair at all about, for instance, municipal bonds in the United States. If you invest in them, you do not pay income tax. They have a tremendous advantage. The people get a lower rate of interest, but they do not pay any income tax.

Between the bonds and the U.S. corps of engineers, have you ever figured out the economic advantage they have in Seattle or Portland?

Mr. Jones: We did that on an approximate basis, yes, in the standing committee of House of Commons, and we listed them all.

We listed dredging; we listed property taxes. I do not recall the figures, but we had a table in which we set it all out.

Senator Whelan: Can you make those available?

Mr. Jones: Yes, I can.

Mr. Pearce: We will submit them to the committee.

Senator Whelan: Those of us who are familiar with drafting legislation and who have been around Parliament a long time know that regulations can sometimes make legislation look like a stranger. Is this your interest in wanting to see these regulations?

Mr. Pearce: Absolutely, I have been there before.

Senator Whelan: I liked what you said in your summation. You said that this is compensated by the fact that Canada's ports serve not just the local area but the entire nation. It is refreshing to hear someone from the far west say that.

You also said that transportation was not included in the North American Free Trade Agreement. I must say that I agree with you. What a shame when you see the advantages and disadvantages that are there.

marge de manoeuvre et il faut que la plus grande partie des activités que nous voulons faire soient considérées comme des activités de base.

Le sénateur Forrestall: Vous ne proposez pas d'aller jusqu'à percevoir des taxes municipales?

M. Pearce: Absolument pas.

Le sénateur Whelan: Madame la présidente, je voudrais préciser bien clairement que cet homme de Vancouver, qui s'appelle Michael Jones, a déjà habité dans ma région, de sorte qu'il connaît le port de Windsor, il connaît la rivière Détroit et il connaît le Canada. Je n'en dirai pas plus. Je voulais que ce soit clair.

La première fois que j'ai visité votre port, j'étais président du Comité de l'agriculture. C'était en 1966 et nous faisons une étude du transport et des installations de manutention des céréales et de la potasse. C'était une activité secondaire à Vancouver à l'époque.

Il y a une chose qui me chicote quand on parle de l'ALENA, du libre-échange et de la mondialisation, à savoir qu'il y a des choses qui ne sont absolument pas équitables, par exemple les obligations municipales aux États-Unis. Ceux qui investissent dans ces titres ne paient pas d'impôts sur le revenu. Ils ont un très grand avantage. Les investisseurs touchent un taux d'intérêt plus faible, mais ils ne paient pas d'impôts sur le revenu.

En additionnant les obligations et le service du génie de l'armée américaine, avez-vous déjà calculé à combien se chiffre l'avantage financier dont bénéficie le port de Seattle ou celui de Portland?

M. Jones: Nous en avons fait une approximation, oui, au comité permanent de la Chambre des communes, nous avons énuméré tout cela.

Nous avons mentionné le dragage et les impôts fonciers. Je ne me rappelle pas des chiffres, mais nous avons un tableau donnant une ventilation complète.

Le sénateur Whelan: Pourriez-vous nous le faire parvenir?

M. Jones: Oui, certainement.

M. Pearce: Nous le ferons parvenir au comité.

Le sénateur Whelan: Ceux, parmi nous, qui s'y connaissent en rédaction législative et qui ont de longs états de service au Parlement savent que le règlement peut parfois donner une toute autre apparence à une loi. Est-ce la raison pour laquelle vous voulez prendre connaissance du règlement?

M. Pearce: Absolument, je connais la musique.

Le sénateur Whelan: J'ai bien aimé ce que vous avez affirmé dans votre résumé. Vous avez dit qu'il y a un élément qui compense, à savoir que les ports du Canada servent non seulement la localité, mais le pays tout entier. C'est rafraîchissant d'entendre quelque'un de l'extrême-occident dire cela.

Vous avez dit aussi que le transport n'était pas compris dans l'Accord de libre-échange nord-américain. Je dois dire que je suis d'accord avec vous. C'est désolant de voir les avantages et les désavantages que cet accord comporte.

You quote a speech by Mr. C.C. Tung. I do not know if you had a chance to read any minutes from the Standing Senate Committee on Foreign Affairs and its study of APEC. The committee has had witnesses explain why they were so wrong about APEC, the great economic monster, and why it has been such a disappointment. That must have affected your harbour somewhat, given the cutbacks and the shipping of commodities such as lumber, coal and potash.

Mr. Jones: The interesting thing is that forest products are down. Our forest products are not down as much as they are in the Port of Vancouver and other B.C. ports, but they are down. Offsetting that is the importation of cars, which come through our port, and steel. They are both up because APEC countries need to export, and the price of their goods is lower. Our port is still doing all right, but we are now dealing with imports rather than exports.

Senator Whelan: Their money is so devalued that their products are cheaper.

Mr. Pearce: As a Canadian, I would prefer that we had 100 per cent exports.

Senator Whelan: You talked about dredging. I was on the Fraser River about two or three years ago, and huge cliffs were falling into the river due to erosion. Were you involved in any discussions with your colleagues in the areas of conservation, agriculture and forestry?

Mr. Pearce: Yes, on an almost daily basis. The area you are referring to, I believe, is upriver in the Chilliwack area where they had substantial damage. Over the last two or three years they have had some significant washouts.

In the area of our harbour, all of our dredging is subject to environmental approval prior to it being undertaken. That includes a review by the inspector of dikes. That includes a review by Fisheries and Oceans, Environment Canada, and the Province of British Columbia with respect to the environment. We get a permit to dredge each year.

We do not dredge the river beyond its designated depth. If we were to do that then we would create the same problem that happened in Chilliwack. We could make it too deep, and it would start pulling the sides in. Then we would have a real problem.

Mr. Jones: That is outside our jurisdiction.

Mr. Pearce: We respect the environment. It is internalized in everything that we do, but we do continue to dredge.

One of the advantages is that the material being dredged is not toxic. There is no chemical in it, so we are quite safe.

Vous avez cité un discours de M. C.C. Tung. J'ignore si vous avez eu l'occasion de lire le compte rendu du comité sénatorial permanent des affaires étrangères qui étudie l'APEC. Le comité a entendu des témoins expliquer pourquoi ils s'étaient tellement trompés au sujet de l'APEC, ce véritable monstre économique, et pourquoi il en est résulté une telle déception. L'APEC a dû avoir une incidence quelconque sur votre port, étant donné les compressions et le transport de produits comme le bois d'oeuvre, le charbon et la potasse.

M. Jones: C'est intéressant de constater que les produits forestiers sont en baisse. Nos produits forestiers n'ont pas diminué autant que dans le port de Vancouver et les autres ports de la Colombie-Britannique, mais il y a quand même une baisse. Ce qui vient compenser, c'est l'importation de voitures qui sont déchargées dans notre port, et aussi de l'acier. Les deux sont en hausse, parce que les pays de l'APEC doivent exporter et que le prix de leurs biens a baissé. Notre port se débrouille encore bien, mais nous faisons maintenant plus d'importations que d'exportations.

Le sénateur Whelan: Leur devise est tellement dévaluée que leurs produits coûtent moins cher.

M. Pearce: En tant que Canadien, je préférerais que nous fassions 100 p. 100 d'exportations.

Le sénateur Whelan: Vous avez parlé du dragage. Je suis allé dans la région du fleuve Fraser il y a deux ou trois ans et j'ai vu des falaises immenses qui s'affaissaient dans le fleuve à cause de l'érosion. Avez-vous eu des discussions quelconques avec vos collègues au sujet de la conservation, de l'agriculture et des forêts?

M. Pearce: Oui, presque quotidiennement. Je pense que l'endroit dont vous parlez se situe en amont, dans la région de Chilliwack, où on a enregistré des dommages considérables. Depuis deux ou trois ans, il y a eu énormément d'érosion.

Aux alentours de notre port, tout notre dragage doit être approuvé par les autorités environnementales. Cela comprend un examen par l'inspecteur des digues, de même qu'un examen par Pêches et Océans, Environnement Canada, et la Colombie-Britannique en matière d'environnement. Nous obtenons chaque année un permis de dragage.

Nous ne draguons pas le fleuve au-delà de la profondeur désignée. Si nous le faisons, nous créerions le même problème qui s'est produit à Chilliwack. Nous draguerions trop creux et les murs commenceraient à s'affaïsser. Nous aurions alors un gros problème.

M. Jones: Ce n'est pas de notre ressort.

M. Pearce: Nous respectons l'environnement. Cette préoccupation est intrinsèque dans tout ce que nous faisons, mais nous continuons à faire du dragage.

L'un des avantages est que les matériaux dragués ne sont pas toxiques. Ils ne renferment aucun produit chimique et ne posent donc aucun problème.

Senator Whelan: When you talk about dikes, the reason there is not a tremendous flooding in the Fraser area is because the federal government built those huge dikes under our leadership.

Mr. Pearce: That is part of it. The other part is that dredging has lowered the level of the river by a metre over the last 25 or 30 years. Again, that is a federal government operation.

Senator Fitzpatrick: I take it from your comments that the thrust of your presentation has to do with developing a bigger and better port operation by being more competitive and more flexible. Of course, Vancouver is already a major port area. This could make a major contribution or a significant contribution to the British Columbian economy.

Perhaps you can give the committee an idea of the magnitude you are talking about or, conversely, the problems it would cause in the development of the port. I may be wrong, but it seems to me that some years ago Vancouver was a little behind Seattle in developing the container port operation. Hopefully we have caught up now. That had nothing to do with this situation. However, Vancouver was not competitive early enough in the container business.

I would like your comments with respect to the magnitude of the advantages you see here, the benefits that we would receive, or, conversely, how we could be harmed by the ports of Seattle, Portland or San Francisco.

Mr. Pearce: Our costs in Canada right now are lower on a dollar-for-dollar basis as far as labour is concerned. In other words, if you convert our operation to U.S. dollars and convert their operation to Canadian, we are cheaper. That is one of our advantages.

The other advantage we have right now of course is the Canadian dollar, but one cannot expect that to continue forever.

There are added costs to the port for the dredging, disregarding the fact that we have made a settlement. That will run out sometime. It will be \$2 million plus each year. As well, there is the fact that we will be paying grants in lieu of taxes of \$2 million plus a year. There is also the fact that we will be paying a stipend to the federal government, hopefully on net as opposed to gross. As well, the federal department is downloading other costs or cost-recovery programs. For example, there is Environment Canada and its ocean disposal monitoring fee, as well as the Coast Guard and its marine services fee. All of these have a cumulative effect on the port. In the United States, they do not have any of this.

If we raise our costs, we would have three choices. We could go out of business, which we do not think is the right thing to do. The second option is to increase our fees. If we do that, the cargo will move south of the line because it does not care where it goes. The third option is to find other sources of revenue that will help us to stay competitive and move Canada's goods to market. That

Le sénateur Whelan: Vous parlez de digues; or, s'il n'y a pas d'inondations épouvantables dans la région du Fraser, c'est parce que le gouvernement fédéral y a construit d'énormes digues, sous notre direction.

M. Pearce: C'est en partie grâce à cela. C'est aussi parce que le dragage a abaissé le niveau de la rivière d'un mètre depuis 25 ou 30 ans. C'est également une opération du gouvernement fédéral.

Le sénateur Fitzpatrick: Je conclus de vos observations que votre présentation vise avant tout à renforcer l'administration portuaire en la rendant plus compétitive et plus souple. Bien sûr, Vancouver représente déjà un secteur portuaire important qui pourrait apporter une contribution non négligeable à l'économie de la Colombie-Britannique.

Peut-être pourriez-vous donner au comité une idée de l'ampleur des activités que vous évoquez ou, à l'inverse, des problèmes que cela pourrait causer dans l'essor du port. Je me trompe peut-être, mais il me semble qu'il y a quelques années, Vancouver avait un peu de retard sur Seattle dans le développement des activités de conteneurs. J'espère que nous les avons maintenant rattrapés. Cela n'a rien à voir avec ce dont on discute. Toutefois, Vancouver n'a pas su soutenir la concurrence assez rapidement dans le secteur des conteneurs.

Je voudrais entendre vos commentaires au sujet de l'ampleur des avantages que vous constatez, des avantages dont nous bénéficierions ou, à l'inverse, du tort que pourraient nous causer les ports de Seattle, Portland ou San Francisco.

M. Pearce: À l'heure actuelle, nos coûts de main-d'oeuvre sont plus bas. Autrement dit, si l'on convertit nos opérations en dollars US et les opérations des Américains en dollars canadiens, nous sommes meilleur marché. C'est l'un de nos avantages.

L'autre avantage que nous avons actuellement, c'est bien sûr le dollar canadien, mais on ne peut pas s'attendre à ce que cette situation s'éternise.

Le port doit assumer un coût supplémentaire pour le dragage, en dépit du fait que nous avons conclu une entente. Celle-ci va expirer un jour et nos coûts seront de 2 millions de dollars et plus chaque année. En outre, nous verserons des subventions en remplacement de taxes d'au moins 2 millions de dollars par année. Il y a aussi le fait que nous paierons des frais au gouvernement fédéral; il faut espérer qu'ils seront perçus sur les revenus nets et non pas bruts. De plus, le ministère fédéral nous refile d'autres coûts dans le cadre de programmes de recouvrement des coûts. Par exemple, il y a Environnement Canada qui nous fait payer des frais de contrôle des déversements en mer, et aussi la Garde côtière et ses droits de services maritimes. Tout cela a un effet cumulatif sur le port. Aux États-Unis, ils n'ont rien du genre.

Si nous augmentons nos coûts, nous aurons trois choix. Nous pourrions fermer nos portes, ce qui, je pense, n'est pas la bonne solution. La deuxième possibilité est d'augmenter nos tarifs. Si nous optons pour cette solution, les marchandises seront transbordées au sud de la frontière, parce que les expéditeurs n'ont pas de préférence. La troisième option est de trouver d'autres

is the choice we want to make, which is why we are asking for changes to the legislation.

Mr. Jones: To give you an order of magnitude, our profits in a year are right now approximately \$1.5 million to \$2 million. As a harbour commission, we remit that to the minister every year. We can request that he return it to us, and he always has. That is how we financed our facilities.

As the CEO explained, these costs exceed our profits in a year. If they all came upon us at once, we would have to raise our charges, which would put us out of business because people with ships can readily move to another port. We need the ability to generate other sources of income. We are not here complaining. We do urge the passage of the bill, however we do say if we are to seriously compete, we need help with some of these things.

Mr. Pearce: What we are asking for will benefit all Canadian ports, it is not just something for ourselves. We have tried to take that high road in the whole discussion.

Senator Fitzpatrick: It seems to me you are asking for the opportunity to develop trade, which is a major thrust of the government.

I wanted to comment on the levy on gross revenues as opposed to net revenues. I have a background in the mining industry and what we dislike in the mining industry is having to pay royalties because it comes right off the top, rather than pay our taxes based upon the net revenue or our profits. The charge on gross revenues can be counter-productive in the development of a new business or a business plan. That is something that should be taken into serious consideration because whether the competition is in airports or ports, it is very tough competition.

Mr. Jones: Senator, there is another way of approaching it and that is to look at what per cent of your gross revenues have historically been part of your operating expenses. Assuming 80 per cent, then say it is based on gross, but there is no charge on the first 80 per cent of your gross, then it begins. You do not have to fiddle too much with the legislation if you will write that in the letters patent. What we have been given is a sliding scale, it begins at 2 per cent and immediately grows to 3, 4, 5 and so on. There are different ways to accomplish the same thing. It is an important point.

Senator Fitzpatrick: You are not suggesting less revenue, you just want a fairer way of having it generated.

Mr. Jones: Yes.

Senator Milne: What area is encompassed by the Fraser port?

sources de revenu qui nous aideront à rester compétitifs et à expédier les marchandises du Canada vers les marchés. C'est le choix que nous voulons faire et c'est pourquoi nous demandons que l'on apporte des changements au projet de loi.

M. Jones: Pour vous donner un ordre de grandeur, nos profits annuels sont actuellement de l'ordre de 1,5 à 2 millions de dollars. À titre de commission de port, nous remettons cela chaque année au ministre. Nous pouvons demander qu'il nous le redonne et il l'a toujours fait. C'est ainsi que nous finançons nos installations.

Comme le PDG l'a expliqué, ces coûts sont supérieurs à nos profits dans une année donnée. Si tous les coûts nous tombaient dessus subitement, il nous faudrait augmenter nos tarifs, ce qui nous acculerait à la ruine, car les armateurs peuvent facilement utiliser un autre port. Nous devons avoir la capacité de trouver d'autres sources de revenu. Nous ne sommes pas venus ici pour nous plaindre. Nous vous exhortons à adopter le projet de loi, mais nous disons que si nous voulons être des compétiteurs sérieux, nous avons besoin d'aide sur certains plans.

M. Pearce: Ce que nous demandons sera à l'avantage de tous les ports canadiens, pas seulement du nôtre. Nous avons essayé d'adopter ce point de vue désintéressé tout au long de la discussion.

Le sénateur Fitzpatrick: Il me semble que vous demandez la possibilité de promouvoir le commerce, ce qui est un objectif primordial du gouvernement.

Je voudrais faire un commentaire sur les frais calculés sur les revenus bruts plutôt que sur les revenus nets. J'ai de l'expérience dans l'industrie minière et je sais que dans ce secteur, nous n'aimons pas avoir à payer des redevances, parce que cela est prélevé dès le départ, par opposition aux impôts que nous payons sur le revenu net ou les profits. Le fait d'avoir à payer des frais sur les revenus bruts peut nuire au lancement d'une nouvelle entreprise ou à la mise en place d'un plan d'activité. Il faudrait se pencher sérieusement là-dessus, parce que la concurrence est féroce, que ce soit pour les aéroports ou les ports.

M. Jones: Sénateur, on peut aborder la question sous un autre angle et se demander quel pourcentage du revenu brut a traditionnellement été consacré aux dépenses de fonctionnement. En supposant que ce soit 80 p. 100, alors disons que le montant est calculé sur le brut, mais qu'il n'y a aucuns frais à payer sur la première tranche de 80 p. 100 du revenu brut, après quoi les frais commencent à s'appliquer. Il n'est pas nécessaire de retoucher tellement le projet de loi, il suffit de l'inscrire dans les lettres patentes. Ce qu'on a prévu pour nous, c'est une échelle mobile qui commence à 2 p. 100 et augmente immédiatement à 3, 4, 5 p. 100, etc. Il y a différentes manières de parvenir au même but. C'est un point important.

Le sénateur Fitzpatrick: Vous ne proposez pas de réduire les revenus, vous voulez seulement une façon plus équitable de les produire.

M. Jones: Oui.

Le sénateur Milne: Où se situe le port du Fraser?

Mr. Pearce: Our jurisdiction starts at the mouth of the Fraser River and goes upriver about 50 miles to Kanaka Creek and then further up to a tributary of the Fraser, the Pitt River and up to the entrance of Pitt Lake. We cover 227 kilometres of shoreline. We are a fairly large area through nine municipalities or cities. We have 600 water lot leases, two major terminals, several smaller ones and we have a gross annual income to the terminals, because we take a percentage of what goes through the till at the terminal, of between \$10 million and \$12 million a year and our net income is around \$2 million, as the chairman was saying.

Mr. Jones: It is a pretty good return, but we need it for reinvestment.

Senator Milne: Are you saying that your increased costs now under this bill will more than make up the difference of that \$2 million?

Mr. Pearce: Absolutely, yes.

Senator Milne: Do you include any of the parts to the north of you, any part of Vancouver or North Vancouver?

Mr. Pearce: No, we do not. There is another harbour commission on the Fraser River between ourselves and Vancouver and it is called the North Fraser Harbour Commission.

Senator Milne: Are you recommending that you become land developers on your 600 acres?

Mr. Jones: Yes, we are recommending that we become industrial land developers. The front 200 acres would be purely for port activities, the land behind would be for industrial development, not necessarily related to the port. This is federal land and we do not want it to lie fallow. We do not want to return it to the federal government to be used for something else. The local municipalities run out of industrial land, they want it developed, it is the biggest piece of industrial zoned land in the Lower Mainland of B.C. It is a very important piece of property. We are asking for permission to develop that and use the proceeds to develop the front 200 acres for the port facility.

Senator Milne: Is this 600 acres towards the mouth of the river?

Mr. Pearce: It is in Richmond; it is a large block.

Mr. Jones: We filled it with sand over the years so it was marshy land. You could not do that now, but that is where dredged sand was once put. It is improved land.

Mr. Pearce: It used to be operated as a landfill.

Senator Forrestall: What is its value?

Mr. Pearce: It is probably not very much because it is old landfill. My estimate would be \$50,000 an acre. As a matter of fact, we just had it appraised to determine its value for some

M. Pearce: Notre territoire commence à l'embouchure du fleuve Fraser et s'étend vers l'amont sur une distance d'environ 50 milles, jusqu'à Kanaka Creek, et aussi le long d'un affluent du Fraser, la rivière Pitt, jusqu'à l'entrée du lac Pitt. Nous avons 227 kilomètres de rive. Notre territoire est donc assez étendu et traverse neuf municipalités ou villes. Nous avons 600 terrains riverains loués à bail, deux principaux terminaux, plusieurs autres plus petits et nous avons un revenu annuel brut versé par les terminaux, car nous prenons un pourcentage du chiffre d'affaires des terminaux, qui varie entre 10 et 12 millions de dollars par année, et notre revenu net est d'environ 2 millions de dollars, comme le président l'a dit.

M. Jones: C'est un assez bon rendement, mais nous en avons besoin pour réinvestir.

Le sénateur Milne: Vous dites que les coûts supplémentaires qu'entraînera ce projet de loi seront supérieurs à cette marge de deux millions de dollars?

M. Pearce: Oui, absolument.

Le sénateur Milne: Votre territoire s'étend-il vers le nord, comprend-il une partie quelconque de Vancouver ou Vancouver-Nord?

M. Pearce: Non. Il y a une autre commission de port sur le fleuve Fraser, entre la nôtre et Vancouver, qui s'appelle la Commission du havre de North Fraser.

Le sénateur Milne: Recommandez-vous de devenir des promoteurs immobiliers sur vos 600 acres?

M. Jones: Oui, nous recommandons de devenir des promoteurs immobiliers industriels. Les 200 acres de terrains riverains seraient réservées aux activités portuaires, les terrains situés derrière seraient consacrés au développement industriel, dans des secteurs qui ne seraient pas nécessairement associés au port. Ce sont des terres fédérales et nous ne voulons pas qu'elles restent inutilisées. Nous ne voulons pas les redonner au gouvernement fédéral pour qu'il s'en serve à d'autres fins. Les municipalités locales manquent de terrains industriels, elles veulent que ces terrains soient mis en valeur; c'est le plus grand terrain à zonage industriel dans tout le sud-ouest de la Colombie-Britannique. C'est un bien foncier très important. Nous demandons la permission de le mettre en valeur et d'utiliser les revenus ainsi gagnés pour mettre en place des installations portuaires sur les 200 acres de terrains riverains.

Le sénateur Milne: Ce terrain de 600 acres est-il situé près de l'embouchure du fleuve?

M. Pearce: Il se trouve à Richmond; c'est un grand flot.

M. Jones: C'était marécageux, mais nous l'avons rempli de sable au fil des ans. On ne pourrait plus faire cela aujourd'hui, mais c'est là qu'on mettait auparavant le sable de dragage. C'est un terrain amélioré.

M. Pearce: On y a déjà exploité une décharge.

Le sénateur Forrestall: Combien vaut-il?

M. Pearce: Probablement pas beaucoup, parce que c'est une ancienne décharge. Je dirais 50 000 \$ l'acre. En fait, nous venons de le faire évaluer; nous voulions en connaître la valeur aux fins

business relationships that we have been working on. That would make a total of \$30 million.

The Chairman: Thank you very much.

Captain Maury R. Sjoquist, National President, Canadian Merchant Service Guild: Honourable senators, the Canadian Merchant Service Guild is here to support Bill C-9. We have been involved in consultations for a few years now and have had meetings with the House of Commons committee and participated in lobbying. We do support the efforts of this minister and the minister before him to make compromises and put together some common sense legislation that we think is good for our industry.

Appearing with me today is Lawrence Dempsey. He is the secretary-treasurer of the Canadian Merchant Service Guild and the Canadian Marine Pilots Association.

The Canadian Marine Pilots Association is an integral part of my organization, the Canadian Merchant Service Guild. They operate within our structure and we represent all pilots in Canada.

I will begin our presentation with brief comments on the general nature of Bill C-9 and the process undertaken to reach where we are now and I will offer comments on some specific parts of the bill.

The Canadian Merchant Service Guild represents approximately 5,000 masters, mates, deck officers and marine pilots in Canada, all of whom have a direct and personal interest in the health and growth of Canada's marine economy. Over the last four years, I have taken a strong interest in the evolution of the legislation that the committee is now considering because all members of the Canadian Merchant Service Guild are on the front lines of the marine industry and will be directly affected by this proposed legislation.

We have been intensely involved in consultations nation-wide, as well as making two appearances before parliamentary committees. In general, we are all pleased with the process so far and would like to see it come to a successful conclusion. Bill C-9 represents a strong effort at reforms that will ensure that an already-competitive marine transportation system is improved even further.

As the Minister of Transport himself noted, although it is not a perfect piece of legislation it represents compromise between various stakeholders and the government, the result of which is a good balance of interests.

As you are no doubt aware, the marine sector in Canada has a great many participants, all with varying points of view and often diverging interests. Hammering out legislation that could gain the support of many of these groups was not an easy task, and the government should be commended for its efforts.

de certains dossiers d'affaires auxquels nous travaillons. Cela ferait au total 30 millions de dollars.

La présidente: Merci beaucoup.

Capitaine Maury R. Sjoquist, président national, Guilde de la marine marchande du Canada: Honorables sénateurs, la Guilde de la marine marchande du Canada appuie le projet de loi C-9. Nous participons à des consultations depuis maintenant quelques années et nous avons témoigné devant le comité de la Chambre des communes et participé à des démarches de lobbying. Nous appuyons les efforts déployés par le ministre actuel et par son prédécesseur en vue de faire des compromis et d'élaborer une mesure législative sensée qui, à notre avis, est bénéfique pour notre secteur.

Je suis accompagné aujourd'hui de Lawrence Dempsey, qui est secrétaire-trésorier de la Guilde de la marine marchande du Canada et de l'Association des pilotes maritimes du Canada.

L'Association des pilotes maritimes du Canada fait partie intégrante de mon organisation, la Guilde de la marine marchande du Canada. Elle fonctionne dans le cadre de notre structure et nous représentons tous les pilotes du Canada.

Je vais commencer par faire de brèves observations générales sur le projet de loi C-9 et sur le processus suivi jusqu'à maintenant dans ce dossier, après quoi je commenterai certains éléments précis du projet de loi.

La Guilde de la marine marchande du Canada représente environ 5 000 capitaines, capitaines en second, officiers de pont et pilotes maritimes du Canada, qui sont tous directement et personnellement intéressés à la santé et à la croissance de l'économie maritime du Canada. Au cours des quatre dernières années, je me suis intéressé de très près à l'évolution de la mesure législative que le comité étudie actuellement, parce que tous les membres de la Guilde de la marine marchande du Canada sont aux avant-postes de l'industrie maritime et seront directement touchés par la mesure proposée.

Nous avons participé activement aux consultations dans l'ensemble du pays, et nous avons comparu à deux reprises devant des comités parlementaires. En général, nous sommes contents du processus suivi jusqu'à maintenant et nous aimerions le voir aboutir à un résultat couronné de succès. Le projet de loi C-9 représente un solide effort de réforme qui permettra de renforcer encore davantage un système de transport maritime qui est déjà compétitif.

Comme le ministre des Transports l'a lui-même fait remarquer, ce projet de loi n'est pas parfait, mais il représente un compromis entre les divers intervenants et le gouvernement, et le résultat est un bon équilibre entre des intérêts divergents.

Comme vous le savez sans doute, le secteur maritime du Canada compte de nombreux participants, qui ont tous des points de vue différents et des intérêts souvent divergents. Il n'a certes pas été facile de mettre au point une mesure législative susceptible de recevoir l'appui de bon nombre de ces groupes, et il y a lieu de féliciter le gouvernement pour ses efforts.

Bearing in mind that the bill covers a variety of issues, not all of which are directly relevant to our members, both the Canadian Merchant Service Guild and the Canadian Marine Pilots Association support the passage of this bill without modification or delay. For us, the legislation represents a positive step forward. We believe that further delay or uncertainty around the legislation is not good for anyone, least of all our members.

Bill C-9 principally addresses three issues: the St. Lawrence Seaway, the reorganization of Canada's port system, and pilotage. The first two issues have been and will be addressed by many other participants in these hearings, so my comments will be limited.

The St. Lawrence Seaway is an essential component of Canada's marine transportation system, which must be maintained. Insofar as Bill C-9 allows for future investment and more efficient operation of the seaway, we believe that the changes will be positive. We, along with virtually all shipping companies and shippers using the seaway, support these changes. The reorganization of Canada's port system has generated considerable controversy since the review of marine policy first began. At the same time, however, the economic viability of the whole marine system depends on efficient ports that serve the needs of its customers. For our members, a strong port system is therefore a key issue. While we recognize the extreme difficulty of the task, we also believe that the government is making valuable progress in recognizing Canada's system of ports.

The issue that is of most relevance to our members, however, is pilotage. The Canadian Merchant Service Guild, through the Canadian Marine Pilots Association, represents all marine pilots in Canada. Marine pilots are essential to the safe and efficient operation of ships in Canada's rivers and coastal waters.

Bill C-9 includes changes to the marine pilotage system that improve its performance and efficiency, while it purposely does not address other aspects of the system. I would like to comment on three issues in particular: regional governance, efficiency and cost effectiveness, and safety standards and professionalism.

The Pilotage Act was introduced in 1971, following the most extensive review of pilotage in history, the nine-year Bernier Commission. A regional pilotage system was created by the act. In so doing, most of the management of pilotage was delegated to four regional pilotage authorities: the Pacific, Great Lakes, Laurentian, and Atlantic. The reasoning behind this structure is simple. Pilotage is essentially a regional service dependent on expert knowledge of local waters, weather patterns, geography and traffic. Also, in Canada, a country with two official languages, the implementation of a regional system allows for the use of the appropriate language in each region.

Compte tenu du fait que le projet de loi aborde de nombreuses questions diverses et qu'elles ne sont pas toutes directement pertinentes pour nos membres, autant la Guilde de la marine marchande du Canada que l'Association des pilotes maritimes du Canada appuient l'adoption de ce projet de loi sans modification et sans délai. À nos yeux, le projet de loi représente un progrès. Nous croyons que tout délai ou incertitude entourant cette mesure ne serait avantageux pour personne, surtout pas pour nos membres.

Le projet de loi C-9 aborde principalement trois questions: la Voie maritime du Saint-Laurent, la réorganisation du système canadien des ports, et enfin le pilotage. Les deux premiers points ont été abordés par de nombreux autres participants au cours de ces audiences et le seront par bien d'autres encore; aussi mes observations à ce sujet seront-elles brèves.

La Voie maritime du Saint-Laurent est un élément essentiel du réseau canadien de transport maritime, et doit être maintenue. Dans la mesure où le projet de loi C-9 permet des investissements futurs et un fonctionnement plus efficient de la voie maritime, nous croyons que les changements seront positifs. À l'instar de presque toutes les compagnies de transport maritime et de tous les expéditeurs qui utilisent la voie maritime, nous appuyons ces changements. La rationalisation du réseau portuaire canadien a soulevé une controverse considérable depuis qu'on a amorcé l'étude de la politique maritime. En même temps, toutefois, la viabilité économique de tout le système maritime repose sur des ports efficaces qui répondent aux besoins de leurs clients. Pour nos membres, un réseau portuaire solide est donc essentiel. Si nous reconnaissons la difficulté extrême de la tâche, nous croyons également que le gouvernement progresse sensiblement vers la reconnaissance du réseau portuaire canadien.

La question qui est la plus pertinente pour nos membres concerne toutefois le pilotage. La Guilde de la marine marchande du Canada, par l'entremise de l'Association des pilotes maritimes du Canada, représente tous les pilotes maritimes du pays. Les pilotes maritimes jouent un rôle essentiel pour la conduite sûre et efficace des navires dans les cours d'eau et les eaux côtières du Canada.

Le projet de loi C-9 introduit des changements dans le système de pilotage maritime en vue d'en améliorer la performance et l'efficacité, tandis qu'il laisse délibérément de côté d'autres aspects du système. Je voudrais faire des observations sur trois points en particulier. L'administration régionale, l'efficacité et le rapport coût-efficacité, et les normes de sécurité et le professionnalisme.

La Loi sur le pilotage a été adoptée en 1971 à la suite de l'étude du pilotage la plus approfondie que l'on ait jamais faite, menée par la commission Bernier dont les travaux ont duré neuf ans. Cette loi a institué un système régional de pilotage. Ce faisant, on a délégué l'essentiel de la gestion du pilotage à quatre administrations de pilotage régionales, celles du Pacifique, des Grands Lacs, des Laurentides et de l'Atlantique. Le raisonnement qui a abouti à cette structure est simple. Le pilotage est essentiellement un service régional qui exige une connaissance approfondie des plans d'eau, des conditions météo, de la topographie et du trafic de l'endroit. De plus, au Canada, pays qui

In the Laurentian Pilotage Authority, the working language of marine communication is French. The Laurentian Pilotage Authority naturally ensures that proficiency in French as well as English is a mandatory part of the licensing and certification process.

The regional nature of the pilotage system means that adjustments in service can be made by the people who know the local conditions best. "Regional decentralization", "stakeholder participation" and "decision-making" may be the buzz words of today, but the Pilotage Act incorporated these concepts 25 years ago. Wisely, Bill C-9 does not seek to make changes to this regional structure. The government, after undertaking extensive consultations on pilotage issues, has clearly understood the importance of maintaining the regional system.

In a global economy, efficiency and cost effectiveness take on important meanings. International trade has become an even more important part of Canada's growth and economic success. Marine transportation is a key part of trade. Although pilotage services represent no more than 1 per cent of the total cost of marine transportation, the system, nevertheless, has to be as efficient as possible. Already, pilotage services in Canada are more competitive than services available in the United States, and we continue to improve.

Bill C-9 includes two important steps to increase the efficiency of the system. First, it streamlines the financial operation of pilotage authorities by improving the tariff collection process, thereby freeing the authorities to be self-sufficient and to completely manage their financial affairs without involvement by the federal government.

Second, it requires that labour disputes between pilots and pilotage authorities be settled through final offer arbitration if they cannot be settled through negotiation or mediation. In effect, this is a no-strike, no lock-out provision that will prevent any disruption to pilotage services, notwithstanding the fact that pilotage work stoppages in Canada have been extremely rare.

This is an historic change to the system; it has the full and unequivocal support of the Canadian Marine Pilots Association. Pilots have recognized that they play an integral part in the Canadian marine transport system and are committed to ensuring that the system is run fairly and according to preset rules.

Given the modern practice of just-in-time delivery of goods, the absence of work disruptions is critically important. The Canadian Marine Pilots Association has worked hard and in good faith to ensure that all pilots accept the new system.

possède deux langues officielles, la mise en place d'un système régional permet l'utilisation de la langue appropriée dans chaque région.

À l'Administration de pilotage des Laurentides, la langue de travail et des communications maritimes est le français. L'Administration de pilotage des Laurentides veille naturellement à ce que les pilotes parlent couramment le français et l'anglais, ce qui est obligatoire pour obtenir le permis et la certification.

Grâce à la nature régionale du système de pilotage, des rajustements au service peuvent être apportés par les gens qui connaissent le mieux la situation locale. Les expressions «décentralisation régionale», «participation des intervenants» et «prise de décisions» sont peut-être à la mode aujourd'hui, mais la Loi sur le pilotage a intégré ces concepts il y a 25 ans. Sagement, les rédacteurs du projet de loi C-9 n'ont pas tenté d'apporter des changements à cette structure régionale. Le gouvernement, après une large consultation sur les questions du pilotage, a clairement compris l'importance de maintenir le système régional.

Dans une économie mondiale, l'efficacité et un rapport coût-efficacité favorable prennent une importance accrue. Le commerce international est devenu un élément encore plus important de la croissance et du succès économique du Canada. Le transport maritime est un élément-clé du commerce. Quoique les services de pilotage ne représentent pas plus de 1 p. 100 du coût total du transport maritime, il n'en demeure pas moins que le système doit être le plus efficace possible. Les services de pilotage canadiens sont déjà plus compétitifs que ceux offerts aux États-Unis, et nous continuons de nous améliorer.

Le projet de loi C-9 comprend deux mesures importantes pour accroître l'efficacité du système. Premièrement, il simplifie la structure financière des administrations de pilotage en améliorant le processus de perception des droits, permettant ainsi aux administrations d'être financièrement autonomes et de gérer la totalité de leurs affaires, sans intervention du gouvernement fédéral.

Deuxièmement, il stipule que les conflits de travail entre les pilotes et les administrations de pilotage doivent être réglés par l'arbitrage des offres finales, en cas d'échec des négociations ou de la médiation. En fait, cette disposition interdit toute grève et tout lockout, empêchant ainsi de perturber les services de pilotage, en dépit du fait que les arrêts de travail dans le pilotage au Canada ont été extrêmement rares.

C'est un changement historique au système; il bénéficie de l'appui entier et sans réserve de l'Association des pilotes maritimes du Canada. Les pilotes ont reconnu qu'ils jouent un rôle essentiel dans le système canadien de transport maritime et ils sont déterminés à faire en sorte que le système soit dirigé de façon juste, selon des règles préétablies.

Compte tenu de la pratique moderne de la livraison juste à temps des marchandises, l'absence de perturbation du travail est vitale. L'Association des pilotes maritimes du Canada a travaillé dur et de bonne foi pour s'assurer que tous les pilotes acceptent le nouveau système.

Finally, I turn to the issues of safety and professional standards. I purposely join these two issues because safety cannot be ensured without the highest professional standards and constant vigilance that they be maintained.

Marine safety is not only an issue of the economics of shipping companies or shippers, nor of those that may want to calculate the risk of accident costs, but also an issue of paramount concern for the public. The consequences of marine safety are such that it must never be compromised. A single accident involving an oil or chemical tanker could have disastrous results on human health as well as causing irreparable damage to the environment. Moreover, the committee should not overlook the fact that even less serious accidents can still involve significant danger to the life and wellbeing of seafarers.

Safety is and should be the concern for pilots, pilotage authorities and the government. Safety can only be ensured if pilot licences and pilot certificates are granted only to those apprentices and pilots who have successfully passed written and oral examinations, demonstrating themselves capable of navigating Canada's waterways. These examinations are and should be open to public record, thus ensuring that there can be no compromise or favouritism in the process.

Bill C-9 does not directly address the examination and certification issue. Instead, it calls for a review of this and other specified matters, to be completed within one year of the passage of the bill.

The minister, in consultation with pilotage authorities and interested parties, will be responsible for it. Pilots are currently working through the regional pilotage authorities to address safety and professionalism issues, and are confident that the minister will determine to his satisfaction that the system is working well.

Moreover, any required changes could be achieved at the level of pilotage authorities, in keeping with the regional nature of the pilotage system, bearing in mind that the present system has an unparalleled safety record, which is the envy of the international maritime world.

In closing, I would like to reiterate to this committee that this bill has undergone extensive consultations and is the result of enormous work and compromise. We urge the committee to pass the legislation so that it can be promulgated and implemented as soon as possible.

Honourable senators, on behalf of the Canadian Merchant Service Guild and the Canadian Marine Pilots Association, I would like to thank you once again for this opportunity to speak to this committee today. We would be happy to answer your questions.

The Chairman: When you testified in October 1996 in front of the House of Commons Standing Committee on Transport, you expressed your satisfaction with the mechanism for the resolution

Enfin, je voudrais aborder les questions de la sécurité et des normes professionnelles. C'est de propos délibéré que j'aborde ces deux questions de front, car il est impossible d'assurer la sécurité en l'absence de normes professionnelles élevées et il faut une vigilance constante pour en assurer l'application.

La sécurité maritime ne met pas seulement en cause la rentabilité des compagnies de transport maritime ou des expéditeurs, ou encore de ceux qui voudraient calculer le risque d'accident et leur coût; elle revêt également une importance primordiale pour le public. Les conséquences de la sécurité maritime sont telles que la sécurité ne doit jamais être compromise. Un seul accident mettant en cause un pétrolier ou navire transporteur de produits chimiques pourrait avoir des conséquences catastrophiques pour la santé humaine et causer des dommages irréparables à l'environnement. En outre, le comité ne doit pas négliger le fait que même des accidents mineurs peuvent néanmoins mettre grandement en danger la vie et le bien-être des gens de mer.

La sécurité devrait être et est effectivement une préoccupation pour les pilotes, les administrations de pilotage et le gouvernement. Le seul moyen de garantir la sécurité consiste à faire en sorte que les permis et certificats de pilote soient accordés seulement aux apprentis et aux pilotes qui passent avec succès des examens écrits et oraux, faisant la preuve qu'ils sont capables de naviguer sans danger sur les plans d'eau du Canada. Ces examens sont, comme il se doit, du domaine public, ce qui garantit que le processus ne donne lieu à aucun compromis ni favoritisme.

Le projet de loi C-9 n'aborde pas directement la question de l'examen et de la reconnaissance professionnelle. Il prévoit plutôt une étude de la question et d'autres questions connexes qui doit être complétée un an après l'adoption du projet de loi.

Le ministre, en consultation avec les administrations de pilotage et les parties intéressées, assumera la responsabilité de cette étude. Les pilotes travaillent actuellement, dans le cadre des administrations de pilotage régionales, au dossier de la sécurité et du professionnalisme et ils sont confiants que le ministre établira de façon convaincante que le système fonctionne bien.

De plus, tout changement nécessaire pourrait être institué par les administrations de pilotage, ce qui respecterait la nature régionale du système de pilotage, étant donné que le système actuel a un bilan de sécurité qui est sans égal et qui fait l'envie de la communauté maritime internationale.

En terminant, je répète au comité que ce projet de loi a fait l'objet d'une vaste consultation et qu'il est le résultat d'un travail ardu et de compromis. Nous exhortons le comité à adopter la mesure législative afin qu'elle puisse être promulguée et mise en oeuvre le plus tôt possible.

Honorables sénateurs, au nom de la Guilde de la marine marchande du Canada et de l'Association des pilotes maritimes du Canada, je vous remercie encore une fois de nous avoir donné l'occasion de prendre la parole aujourd'hui devant le comité. Nous sommes à votre disposition pour répondre à vos questions.

La présidente: Quand vous avez témoigné en octobre 1996 devant le comité permanent des transports de la Chambre des communes, vous avez dit que vous étiez satisfait du mécanisme de

of disputes in the contract renewal process. Can you tell us how disputes are resolved under the present system?

Mr. Sjoquist: With regard to pilotage?

The Chairman: Yes.

Mr. Sjoquist: Under the present system, what has been adopted for the entrepreneur pilots is a system of final-offer arbitration. When there is a dispute, a period of conciliation follows; but if an agreement cannot be reached, each side puts together its final position and the arbitrator has the final say. The arbitrator cannot compromise; he must take one side or the other. Obviously, the theory behind that is that it will force both sides not to be outlandish or too far apart in their final positions.

The Chairman: You mentioned in your presentation the pilotage study that is referred to in Part 7 of the bill. Can you tell us more about it? Are your members participating?

Mr. Sjoquist: Within a year of promulgation of the bill, there must be a review of specified parts of the Pilotage Act. One of the more contentious aspects is the certification process. The report must be back to the minister within a year. This review is currently not under way. It will not commence until the act is promulgated. My impression is that it will specify who will be involved; in fact, it refers to any other interested parties, and most certainly, we are directly involved. I have heard lately that the manner in which the government wants to do the review has not been settled. However, in whatever manner it is done, we will certainly be a part of it, and the industry and every other party connected with pilotage will be consulted once again. We look forward to it. Review of pilotage has been an ongoing thing.

As I say, we look forward to participating in the review.

Senator Milne: Gentlemen, earlier this afternoon, Mr. Morrison, the president of the Canadian Shipowners Association, talked about a competitive vision for the Great Lakes and St. Lawrence waterways. He spoke about their green light system of navigation, with the digital global positioning system. Further, he said that that system makes the requirement of compulsory pilotage services everywhere on the lower waterway unnecessary.

Do you think that this bill addresses your concerns about this type of advancement in technology? How is your association affected by this? What do you foresee?

Mr. Sjoquist: Our association is drastically affected by that. I am familiar with Mr. Morrison's statement. We do not agree with it.

As far as this legislation is concerned, I commend the way it is worded. It is worded to address the problem. The legislation is not worded in such a manner that it presupposes anything. It is legislation that puts into being a review process, and I would

règlement des conflits prévu dans le processus de renouvellement des contrats de travail. Pouvez-vous nous dire comment les conflits sont réglés dans le cadre du système actuel?

M. Sjoquist: En ce qui a trait au pilotage?

La présidente: Oui.

M. Sjoquist: Dans le système actuel, on a adopté pour les pilotes entrepreneurs un système d'arbitrage des offres finales. En cas de différend, une période de conciliation est établie, mais si les parties ne parviennent pas à s'entendre, chacune des parties dépose sa position finale et c'est l'arbitre qui a le dernier mot. L'arbitre ne peut pas faire de compromis; il doit adopter le point de vue de l'une ou l'autre des parties. Manifestement, la théorie est que cette façon de faire oblige les deux parties à ne pas exagérer et à déposer des positions finales qui ne sont pas trop éloignées l'une de l'autre.

La présidente: Vous avez fait allusion dans votre exposé à l'étude sur le pilotage dont il est question à la partie 7 du projet de loi. Pourriez-vous nous en dire plus là-dessus? Vos membres y participent-ils?

M. Sjoquist: Dans un délai d'un an après la promulgation du projet de loi, une étude doit être effectuée sur certains aspects précis de la Loi sur le pilotage. L'un des aspects les plus controversés a trait au processus de reconnaissance professionnelle. Le rapport doit être présenté au ministre en moins d'un an. Cette étude n'est pas en cours. Elle ne commencera pas avant la promulgation de la loi. J'ai l'impression qu'on précisera qui y participera; en fait, on fait mention des autres parties intéressées et, chose certaine, nous sommes directement intéressés. J'ai entendu dire dernièrement que l'on n'a pas encore établi la procédure que le gouvernement veut adopter pour mener cette étude. Toutefois, quelle que soit la façon dont on choisira de procéder, nous y participerons certainement et l'industrie et toute autre partie intéressée de près ou de loin au pilotage seront une fois de plus consultées. Nous avons hâte d'y participer. L'étude du pilotage a été presque ininterrompue.

Je le répète, nous avons hâte de participer à l'étude.

Le sénateur Milne: Messieurs, au début de l'après-midi, M. Morrison, qui est président de l'Association des armateurs canadiens, nous a entretenus d'une vision compétitive pour les voies navigables des Grands Lacs et du Saint-Laurent. Il a parlé du système de positionnement global numérique et du système de navigation par feu vert. De plus, il a dit que ce système rend inutile des services de pilotage obligatoires partout dans la partie inférieure de la voie navigable.

À votre avis, ce projet de loi répond-il à vos préoccupations au sujet de ces progrès technologiques? En quoi votre association est-elle touchée par cette mesure? Que prévoyez-vous?

M. Sjoquist: Elle influe de façon draconienne sur notre association. Je sais ce que M. Morrison a dit. Nous ne partageons pas son point de vue.

Pour ce qui est de ce projet de loi, je me félicite de son libellé. Il a été rédigé de manière à s'attaquer au problème. La mesure n'est pas formulée comme si l'on préjugait de quoi que ce soit. C'est une loi qui établit un processus d'examen et j'ose croire que

certainly think that during that review process, this will be one of the prime subjects to be examined. There will be an opportunity for everyone involved, including myself, Mr. Morrison and his colleagues, to put forward a point of view. If their point of view is accepted, then I take it that the regulations and the structure of pilotage will change. I am here to say that we certainly do not agree with Mr. Morrison.

Senator Whelan: You may have heard me say that I live on the banks of the Detroit River. In front of my house there is a lighthouse, with a Livingstone channel device. A cousin of mine was captain on a Great Lakes freighter. He told me once, in response to me asking him why that thing goes off every 30 seconds during a fog, that he did not know because the double thermal panes in the pilot house would prevent them from hearing it, even if it were right outside the window. Their radar shows where the channel is when they go up and down the river.

The Fraser River Harbour Commission suggested three amendments. It sounds as though you do not want any amendments; that you want to get this bill through and get it out of the way.

Mr. Sjoquist: Not to take away from the Fraser River commission's presentation, but their interests lie elsewhere. In the interests of our members, most certainly, senator, it is our hope that the proposed legislation comes into effect. However, we do not want to denigrate this process. If there are changes that this committee feels need to be made, then it is up to you to make them. In terms of our interests, the bill is as close as they are going to get. As I say, I do not want to indicate that this was easy, either on our part or the part of any other participants; the development of this bill has been a rough road.

Senator Whelan: I am thinking of the two major coastal disasters, one off Cape Breton, and one off the West Coast, involving the *Exxon Valdez*. Can you tell me whether there was a pilot on either one of those oil tankers?

Mr. Sjoquist: There was a pilot on one of them.

Senator Whelan: Which one?

Mr. Sjoquist: Are you referring to the *Exxon Valdez*?

Senator Whelan: That was on the West Coast. It did not have a pilot?

Mr. Sjoquist: No, it did not have a pilot on it, but I will make a point about this since you brought it up. They just changed the regulations in Alaska at that particular time; therefore, the ship did not require a pilot any more. It was, in fact, an inexperienced third mate. There were allegations regarding the sobriety of the master; those allegations were later proven wrong, but no one wishes to recognize that any more. The fact is that the master went below and an inexperienced third mate, with no pilotage qualifications, ran the ship aground.

In the case of the other vessel in Cape Breton Island, they do have Atlantic pilots in Cape Breton Island.

ce sera là l'une des principales questions qui feront l'objet de cet examen. Tous les intervenants, dont moi-même, M. Morrison et ses collègues, auront l'occasion d'exprimer leur point de vue. Si leur point de vue est accepté, le règlement et la structure du pilotage vont changer. Je suis venu ici pour dire que nous ne sommes absolument pas d'accord avec M. Morrison.

Le sénateur Whelan: Vous m'avez peut-être entendu dire que j'habite sur les rives de la rivière Détroit. En face de ma maison, il y a un phare doté d'un dispositif de chenal Livingston. Un de mes cousins était capitaine d'un cargo des Grands Lacs. Il m'a dit une fois, quand je lui ai demandé pourquoi ce truc se déclenche toutes les 30 secondes par temps de brouillard, qu'il ne le savait pas parce que les fenêtres thermiques à double vitrage qui entourent la passerelle de navigation l'empêchaient d'entendre, même si c'était juste de l'autre côté du vitrage. Ils se fient au radar pour suivre le chenal quand ils remontent et descendent la rivière.

La Commission de port du Fraser a proposé trois modifications. On dirait que vous ne voulez aucune modification, que vous voulez que ce projet de loi soit adopté tel quel et au plus tôt.

M. Sjoquist: Je ne veux pas dénigrer la présentation de la Commission de port du Fraser, mais son intérêt est ailleurs. Dans l'intérêt de nos membres, sénateur, nous espérons assurément que la mesure proposée entrera en vigueur. Toutefois, nous ne voulons pas dénigrer le processus. S'il y a des changements qui, de l'avis du comité, doivent être apportés, alors il vous incombe de les apporter. En ce qui a trait à nos intérêts, le projet de loi s'en rapproche autant qu'il est possible. Je le répète, je ne veux pas dire que l'affaire a été facile, que ce soit pour nous ou pour tout autre participant; au contraire, l'élaboration de ce projet de loi a été difficile.

Le sénateur Whelan: Je songe aux deux principales catastrophes maritimes côtières, l'une au large du Cap-Breton et l'autre sur la côte Ouest, le naufrage de l'*Exxon Valdez*. Pouvez-vous me dire s'il y avait un pilote à bord de l'un ou l'autre de ces pétroliers?

M. Sjoquist: Il y avait un pilote à bord de l'un d'eux.

Le sénateur Whelan: Lequel?

M. Sjoquist: Faites-vous allusion à l'*Exxon Valdez*?

Le sénateur Whelan: C'était sur la côte ouest. Il n'y avait pas de pilote?

M. Sjoquist: Non, il n'y avait pas de pilote à bord, mais puisque vous avez soulevé la question, je vais y répondre. On venait de changer le règlement en Alaska à ce moment-là; il n'était plus obligatoire d'avoir un pilote à bord du navire. En fait, c'était un troisième lieutenant inexpérimenté. Il y a eu des allégations quant à la sobriété du capitaine; il a été prouvé par la suite que ces allégations n'étaient pas fondées, mais plus personne ne veut le reconnaître. C'est un fait que le capitaine est descendu dans la cale et qu'un troisième lieutenant inexpérimenté qui n'avait aucune compétence de pilote a échoué le navire.

Dans le cas de l'autre navire, au large de l'île du Cap-Breton, il y a effectivement des pilotes de l'Atlantique à l'île du Cap-Breton.

We do not claim or guarantee that there will never be an accident if one of our members is on board, but the training and the local expertise of the pilots will certainly minimize the damage.

Senator Forrestall: What is the status of the Canadian Merchant Service Guild these days? You mentioned that there were 5,000 members. How many of them are employed, aside from pilotage?

Mr. Sjoquist: I believe we are at a little over 4,000. Unfortunately, at the moment there is a considerable downturn, and that is partly because of the situation in B.C. The marine economy in B.C. is very bad. While that has not had a substantial effect on pilotage, despite the fact that foreign shipping has slowed down and the volume of exports has decreased, it has affected the other members of the guild, in that our major employers on the West Coast — the various tow boat companies like Seaspan — are very much tied to the forest industry, which is now in a recession. When all the rest of us were undergoing recession they were not, but now things are much better in the Great Lakes, in the Atlantic, in the offshore, and on the ferry systems, but they are not very good in B.C. or in any marine transportation related to the forest industry. As a consequence, we have a few hundred unemployed right at the moment.

Senator Forrestall: The so-called “green light” is somewhat like AWOS; it is a great system, but it needs many changes. It has many imperfections. That system can tell us many things, but not whether to go ahead. However, we have made great progress. I used to shudder every time I thought of a ferry going over to Port aux Basques, crossing that lane using two different radio channels. The east-westbound could not talk to the north-southbound because they were on two different radio channels.

Senator Adams: Are all the pilots across Canada in the same union or do they have different unions in different ports?

Mr. Sjoquist: They are all in my union entirely. We have two branches; a western branch and an eastern branch. There are pilots in the river that NTCL use up north, but they are not the licensed marine pilots to which I refer. I believe they are represented by the SIU. We represent all the deck officers on all the tugs on NTCL in the north.

Senator Adams: Earlier we heard from the St. Lawrence Seaway Union.

Mr. Sjoquist: Yes.

Senator Adams: They are concerned about salaries and benefits and items like that. The pilots have nothing to do with that, considering Bill C-9?

Nous ne prétendons ni ne garantissons qu'il n'y aura jamais d'accidents si l'un de nos membres est à bord, mais la formation et l'expertise locale des pilotes réduiront certainement les dommages au minimum.

Le sénateur Forrestall: Quelle est la situation de la Guilde de la marine marchande du Canada de nos jours? Vous avez dit qu'elle comptait 5 000 membres. Combien d'entre eux ont un emploi, à part le pilotage?

M. Sjoquist: Je crois que nous avons un peu plus de 4 000 membres. Malheureusement, il y a actuellement un ralentissement considérable qui est en partie attribuable à ce qui se passe en Colombie-Britannique. L'économie maritime de la Colombie-Britannique est dans le marasme. Cette situation n'a pas eu une incidence sensible sur le pilotage, en dépit du fait que le transport maritime étranger a ralenti et que le volume des exportations a baissé, mais elle a touché les autres membres de la guilde, puisque nos principaux employeurs sur la côte Ouest — les diverses compagnies de remorqueurs comme Seaspan — sont étroitement liés à l'industrie forestière, qui traverse actuellement une récession. Quand tous les autres Canadiens étaient en récession, eux ne l'étaient pas; aujourd'hui, la situation s'est beaucoup améliorée dans les Grands Lacs, dans l'Atlantique, dans la navigation océanique et aussi pour les traversiers, mais les choses ne vont pas très bien en Colombie-Britannique ni dans aucun secteur du transport maritime associé à l'industrie forestière. En conséquence, nous avons actuellement quelques centaines de chômeurs.

Le sénateur Forrestall: Le soi-disant «feu vert» ressemble un peu au système AWOS; c'est un excellent système, mais il a besoin de nombreux changements. Il comporte beaucoup d'imperfections. Ce système peut nous apprendre bien des choses, mais pas s'il faut prendre la mer. Malgré tout, nous avons accompli beaucoup de progrès. Auparavant, je frémissais chaque fois qu'un traversier prenait la mer en direction de Port aux Basques et qu'il devait traverser cette voie en utilisant deux fréquences radio différentes. Les navires naviguant est-ouest ne pouvaient pas parler à ceux qui naviguaient nord-sud parce qu'ils utilisaient deux fréquences radio différentes.

Le sénateur Adams: Tous les pilotes du Canada font-ils partie du même syndicat, ou bien y a-t-il des syndicats différents dans les différents ports?

M. Sjoquist: Ils sont tous membres de mon syndicat. Nous avons deux sections: une section de l'ouest et une section de l'est. Il y a sur le fleuve des pilotes auxquels la STNL fait appel dans le Nord, mais ce ne sont pas les pilotes maritimes accrédités dont je parle. Je pense qu'ils sont représentés par la SIU. Nous représentons tous les officiers de pont de tous les remorqueurs qui travaillent à la STNL dans le Nord.

Le sénateur Adams: On nous a parlé tout à l'heure du syndicat de la Voie maritime du Saint-Laurent.

M. Sjoquist: Oui.

Le sénateur Adams: Ses membres sont préoccupés par les salaires et les avantages sociaux. Les pilotes n'ont rien à voir avec cela, dans le cadre de l'étude du projet de loi C-9?

Mr. Sjoquist: No, that would not affect them as far as Bill C-9 goes. There are two kinds of pilots. There are entrepreneur pilots who carry their own pension plans, and there are employee pilots who work directly for the authorities and are covered by the Public Service Superannuation Plan, but there is nothing in Bill C-9 that will affect them. I understand that the CAW's concern, as the representative of the Seaway Water Workers, has to do with succession, when they form their new not-for-profit corporation. I would certainly sympathize if they have concerns or at least fears. I know very little about it since it is not in my realm, but I understand that the act takes care of that concern of theirs. That is another issue, however, that is not my concern.

Senator Adams: Does your salary come right from the ship owners and not from the companies?

Mr. Sjoquist: If you are talking about ships officers, it comes directly from the shipping companies. If you are speaking of marine pilots, it comes from the Crown corporations, four of them, that have been formed. They collect the revenue from the shipping companies or their representatives, and either they pay the pilots directly, if they are employee pilots, or they have a contract with groups of pilots and work out the remuneration in that manner.

Senator Adams: Do you have an age limit for retirement and benefits?

Mr. Sjoquist: The age limitations in the Pilotage Act were removed because of human rights concerns some ten years ago. Literally, a marine pilot can keep on working so long as he can pass a medical; that medical examination is very strict and at age 50 and over it must be taken every year. You might be interested to know there are some Japanese pilots who are in their 80s, but we are not recommending that for Canada.

Senator Whelan: When I was young, I met a man who had been a Great Lakes sailor in 1908. Were there pilots at that time?

Mr. Sjoquist: Yes, there were pilots then, but they were not in the same place or in the same structure. As a matter of fact, pilotage in the Laurentian region, which is the most historic pilotage in Canada, predates that. It goes back into the 1800s.

Senator Whelan: This man was a wheelman on a boat. The wheelman stood out in the open in those days, and the captain stood with him. One time, when they were on the St. Lawrence River on their way to Montreal, the current was very strong and there was a lighthouse in the middle of the river. He went to the wheel and the pilot ordered him not touch it, but to steer right on that lighthouse. The current swung the boat around to the lighthouse. He always remembered the skill of that pilot, because if he had his way he would have wrecked the ship.

Mr. Sjoquist: That is an example of local knowledge that we speak about.

M. Sjoquist: Non, le projet de loi C-9 ne les touche aucunement à cet égard. Il y a deux sortes de pilotes. Il y a les pilotes entrepreneurs qui ont leur propre régime de retraite et il y a les pilotes employés qui travaillent directement pour les administrations et qui sont visés par le régime de retraite de la fonction publique, mais rien dans le projet de loi C-9 ne les touche. Je crois comprendre que les préoccupations du syndicat des TCA, à titre de représentant des travailleurs de la Voie maritime, concernent la succession, c'est-à-dire ce qui se passera quand ils formeront leur nouvelle entité à but non lucratif. Je sympathise assurément avec eux s'ils ont des préoccupations ou tout au moins des craintes. Je connais très peu la question puisque ce n'est pas de mon domaine, mais je crois savoir que la loi répond à leurs préoccupations en la matière. Quoi qu'il en soit, c'est une autre question qui n'est pas de mon ressort.

Le sénateur Adams: Votre salaire est-il versé directement par les propriétaires de navires ou bien par les compagnies?

M. Sjoquist: Si vous parlez des officiers qui commandent les navires, leur salaire vient directement des compagnies de transport maritime. Si vous parlez des pilotes maritimes, leur salaire est versé par les quatre sociétés d'État qui ont été constituées. Celles-ci perçoivent leur revenu des compagnies de transport maritime ou de leurs représentants; ou bien elles paient directement les pilotes, dans le cadre des pilotes employés, ou bien elles ont des contrats avec des groupes de pilotes et s'entendent avec eux sur la rémunération.

Le sénateur Adams: Avez-vous une limite d'âge pour la retraite et les avantages sociaux?

M. Sjoquist: Les limites d'âge ont été retirées de la Loi sur le pilotage il y a une dizaine d'années à cause des préoccupations relatives aux droits fondamentaux. Un pilote maritime peut maintenant continuer à travailler aussi longtemps qu'il peut passer avec succès un examen médical; cet examen médical est toutefois très rigoureux et, à partir de l'âge de 50 ans, il faut le passer chaque année. Vous serez peut-être intéressé d'apprendre qu'il y a des pilotes japonais qui sont octogénaires, mais nous ne recommandons pas cela au Canada.

Le sénateur Whelan: Quand j'étais jeune, j'ai rencontré un homme qui avait navigué à voile sur les Grands Lacs en 1908. Y avait-il des pilotes à cette époque?

M. Sjoquist: Oui, il y avait des pilotes, mais ils n'étaient pas au même endroit ni dans la même structure. En fait, le pilotage dans la région des Laurentides, qui est la plus riche en histoire du pilotage au Canada, date d'avant cela et remonte au XIX^e siècle.

Le sénateur Whelan: Cet homme était timonier à bord d'un bateau. À cette époque, le timonier tenait la barre debout à découvert, et le capitaine était à ses côtés. Une fois, alors qu'il naviguait vers Montréal sur le fleuve Saint-Laurent, le courant était très fort et il y avait un phare au milieu du fleuve. Il a pris la barre et le pilote lui a ordonné de ne pas y toucher, mais de mettre le cap tout droit sur ce phare. Le courant a entraîné le navire en direction du phare. Il n'a jamais oublié l'habileté de ce pilote, parce que si on l'avait laissé faire, il aurait échoué le navire.

M. Sjoquist: C'est un exemple de la connaissance des conditions locales dont nous parlons.

The Chairman: That was not a question. That was just information.

Mr. Sjoquist: It was interesting.

Senator Whelan: We cannot forget our history.

The Chairman: The next witness will be Mr. Jack Frye, a member of the board of the Windsor Port Users Group.

Mr. Jack Frye, President, South Western Sales; Member of the Board, Windsor Port Users Group: My name is Jack Frye and I am the president of Southwestern Sales Corporation and a board member of the Windsor Port Users Association. I wish to take the opportunity to raise a few issues as they pertain to the Canada Marine Act, Bill C-9, and its predecessor, Bill C-44.

On my way over here tonight, I was reminded of the man who was driving along the road and was approached by a police officer from the rear. As the police officer approached him, the man sped up. As he sped up, the police officer put on his red light, and he sped up again. The police officer put on his siren, and he sped up again. He finally got the son of a gun to pull over. He went up and said, "Young man, didn't you see me in your rear view mirror?" The man said, "Yes, I saw you." The police officer asked if he had seen the flashing light. "Yes, I saw that, too." The police officer said, "And you sped up, again." "Yes." The police officer said, "Did you hear the siren?" The man replied, "Yes, I heard the siren too." The police officer asked, "Can you tell me why you wanted to speed up?" The man said, "Well, a couple of weeks ago, my girlfriend ran off with an OPP officer, and I thought he was trying to bring her back."

Consequently, I would like to go back to the focus of Bill C-44 in its original content, the way it was presented to us. The main issue of that was user pay/user say.

This piece of legislation, in our opinion, is long overdue and, therefore, vitally important to the commercial users of the port of Windsor.

More than 5.6 million tonnes of cargo crossed the docks of the port of Windsor last year, an increase of nearly 14 per cent over 1996. Much of the cargo was in bulk form, in most part aggregates and salt. I have the honour of representing many of the shippers, marine service providers, and other commercial ventures that make their living in around the port of Windsor. This group of companies employs hundreds of people within the Windsor community and has invested millions of dollars in facilities around the port.

Four years ago, when the federal government first started to consider changing the way the marine industry in Canada is governed, we in Windsor, like many that rely on a competitive

La présidente: Ce n'était pas une question. Simplement une observation.

M. Sjoquist: C'était intéressant.

Le sénateur Whelan: Nous ne devons pas oublier notre histoire.

La présidente: Le témoin suivant est M. Jack Frye, membre du conseil du Windsor Port Users Group.

M. Jack Frye, président, South Western Sales; membre du conseil d'administration, Windsor Port Users Group: Je m'appelle Jack Frye et je suis le président de la société Southwestern Sales et membre du conseil de la Windsor Port Users Association, c'est-à-dire l'Association des utilisateurs du port de Windsor. Je veux profiter de l'occasion pour soulever quelques questions pertinentes à la Loi maritime du Canada, le projet de loi C-9, et à son prédécesseur, le projet de loi C-44.

En venant ici ce soir, je me suis rappelé de l'homme qui conduisait sur une route et qui a vu un patrouilleur de police s'approcher de lui par l'arrière. Quand l'agent de police s'est rapproché de lui, l'homme a accéléré. Quand il a accéléré, l'agent de police a allumé sa lumière rouge et a accéléré davantage. L'agent de police a fait entendre sa sirène, et il a accéléré encore plus. L'agent a enfin réussi à obtenir que cet enfant de chienne s'arrête et se range sur le bas côté. Il va le voir et lui dit: «Jeune homme, vous ne m'avez pas vu dans votre rétroviseur?». L'homme répond «Oui, je vous ai vu». Alors l'agent de police lui demande s'il n'avait pas vu le feu clignotant. «Oui, je l'ai vu aussi.» L'agent de police dit: «Et vous avez continué à accélérer». «Oui.» L'agent de police ajoute: «Avez-vous entendu la sirène?». L'homme rétorque «Oui, j'ai entendu la sirène également.». L'agent de police demande enfin: «Pouvez-vous bien me dire pourquoi vous teniez temps à accélérer?». Et l'homme de répondre: «Eh bien, il y a quelques semaines, ma petite amie m'a quitté pour un agent de la PPO, et je pensais que ce dernier essayait de me la ramener.»

Cela dit, je voudrais maintenant revenir au projet de loi C-44 dans sa forme originale, comme il nous avait été présenté. La principale question que cette mesure posait concernait le fait que l'utilisateur final, celui qui payait, devait avoir son mot à dire.

À notre avis, cette mesure législative se fait attendre de longue date et, en conséquence, elle est d'une importance vitale pour les utilisateurs commerciaux du port de Windsor.

Plus de 5,6 millions de tonnes de marchandises ont été manutentionnées sur les quais du port de Windsor l'année dernière, soit une augmentation de près de 14 p. 100 par rapport à 1996. Une grande partie de ces marchandises était en vrac, surtout du gravier et du sel. J'ai l'honneur de représenter bon nombre des expéditeurs, des fournisseurs de services maritimes et des autres entreprises commerciales qui tirent leur subsistance, directement ou indirectement, du port de Windsor. Ce groupe de compagnies emploie des centaines de gens à Windsor et a investi des millions de dollars dans les installations portuaires.

Il y a quatre ans, quand le gouvernement fédéral a commencé pour la première fois à envisager d'apporter des changements dans la façon dont le secteur maritime canadien est administré, nous, à

marine industry, embraced the government's direction towards a reform system of federally regulated, controlled, and operated marine services and infrastructure. That was Bill C-44. We were supportive of the government's intent to implement a user pay/user say philosophy into the management of the marine infrastructure under the control of the government.

Let me comment on the issue of user pay/user say. It is a great idea, fully supported by those who actually pay the millions of dollars per year in federal user fees. Our complaint is that we only really see one side of the equation, the pay part.

Users believe that it is beneficial for both parties, government and industry alike, to have an open and ongoing opportunity to discuss how services supplied by the government can be better delivered. As customers of many of these services, we think we have much to say on when, if, and how these services are dispensed, managed, and invested in. With user pay/user say, the payers demand that the users' say is heard by the government and acted upon accordingly.

Under the present proposed legislation, we are supportive of particular parts of the bill and not of others. Overall, we applaud the government's efforts to bring a more commercial environment to the St. Lawrence Seaway authority through the direct management of its users. I wish to emphasize that the St. Lawrence Seaway users are direct participants on the board and also make up the majority of the board.

Today, though, I wish to discuss two issues that the port users would consider great shortcomings in this legislation. Both concerns deal with the proposed governance of a future Windsor Port authority found in clauses 8, 14, and 16 of the bill. Our apprehensions pertain to the position port users will hold in the decision-making process within a future port of Windsor.

I will first discuss the difficulty we have with clause 16(e) of the bill. This section lists persons who are restricted from sitting on the board of directors on Canada port authorities. Subclause (e) states that an individual who is a director, officer or employee of a person who is a user of the port cannot serve as a director of that port. The Windsor Port Users strongly disagree with the government's exclusion of the port users who have invested millions of dollars into the port community and possess the day-to-day commercial expertise in a very competitive and complicated industry from serving on the board of directors.

As I stated earlier, the vast majority of cargos that pass through the port are low-value, bulk materials. In fact, in the case of aggregates that my company moves, the cost of transportation can

Windsor, à l'instar de bien d'autres qui ont besoin d'un secteur maritime compétitif, avons souscrit à l'orientation prise par le gouvernement en faveur d'un système réformé de services et d'infrastructures maritimes réglementé, contrôlé et exploité par le fédéral. C'était le projet de loi C-44. Nous souscrivions à l'intention du gouvernement de mettre en place un système fondé sur le principe voulant que l'utilisateur, celui qui paye, ait son mot à dire dans la gestion de l'infrastructure maritime sous l'égide du gouvernement.

Je voudrais d'abord faire une observation sur ce principe. C'est une excellente idée, à laquelle souscrivent sans réserve tous ceux qui paient des millions de dollars par année en frais d'utilisation au gouvernement fédéral. Notre grief, c'est que nous ne voyons vraiment que l'un des éléments de l'équation, celle qui concerne le paiement.

Les utilisateurs croient qu'il est avantageux pour les deux parties, le gouvernement et l'industrie, d'avoir une tribune ouverte et permanente où l'on peut discuter de la façon dont les services fournis par le gouvernement peuvent être mieux dispensés. À titre de clients de bon nombre de ces services, nous croyons avoir beaucoup à dire sur la façon dont ces services doivent être dispensés, gérés et financés, à supposer qu'ils doivent l'être. Quand l'utilisateur payeur a son mot à dire, il est en droit d'exiger que le gouvernement l'écoute et agisse en conséquence.

J'en arrive maintenant au projet de loi à l'étude. Nous en appuyons certains éléments, mais pas tous. Dans l'ensemble, nous nous félicitons des efforts déployés par le gouvernement pour établir un environnement plus commercial pour la Voie maritime du Saint-Laurent en instaurant la gestion directe par les usagers. J'insiste sur le fait que les utilisateurs de la Voie maritime du Saint-Laurent participent directement aux travaux de son conseil d'administration et qu'ils constituent aussi la majorité des membres du conseil.

Aujourd'hui, cependant, je voudrais discuter de deux questions qui, aux yeux des utilisateurs des ports, constituent de graves lacunes de ce projet de loi. Ces deux préoccupations ont trait à la régie proposée d'une future administration portuaire de Windsor, aux articles 8, 14 et 16 du projet de loi. Nos craintes portent sur la position que les utilisateurs du port vont occuper dans le processus décisionnel du futur port de Windsor.

Je voudrais premièrement traiter de la difficulté que nous entrevoyons au paragraphe 16e) du projet de loi. Cette disposition énumère les personnes qui ne peuvent pas siéger au conseil d'administration des administrations portuaires du Canada. Le paragraphe e) stipule qu'une personne qui est administrateur, mandataire ou employé d'une personne qui est utilisateur du port ne peut pas siéger à titre d'administrateur de ce port. Les utilisateurs du port de Windsor s'opposent catégoriquement à l'exclusion, décrétée par le gouvernement, des utilisateurs du port qui ont investi des millions de dollars dans la communauté portuaire et qui possèdent l'expérience commerciale courante d'une industrie compétitive et complexe pour avoir siégé à des conseils d'administration.

Comme je l'ai dit tout à l'heure, les marchandises qui transitent dans le port sont pour l'essentiel des matériaux en vrac de faible valeur. En fait, dans le cas du gravier que ma compagnie

sometimes exceed the value of the cargo. In the salt trade, one that sells in large part to municipal, provincial, and state governments and moves more than 1.7 million tonnes through the port of Windsor, a one or two cent difference in the landed price of the product can make or break a deal.

Senators, these are the hard, real-life economics of a tough and ever-competitive business. In Windsor, as with other ports, we must watch the pennies or they just will never grow into dollars. With direct port users on the board, we feel our everyday understanding of the marine business and the fundamental need to keep costs down can only help in ensuring a well-run port into the future.

The government has stated that exclusion of port users was due to the potential for a conflict of interest on the part of a direct user while sitting on the board. It has always been the law that governs politicians, ministers, and government appointees that when there is a conflict of interest, or an apparent conflict of interest, the individual of the conflict must declare the conflict, remove himself from any debate on the issue, and would be ineligible to vote on the issue. The government's rationale is that the Crown assets can only be protected if the port users are excluded from serving directly on the CPA board.

The Windsor Port Users Group debates the validity of this argument, and we merely need refer to the legislation to prove our point. Within Bill C-9 are many provisions for an open, exclusive, and transparent governing environment. Annual public meetings, open and audited books, a letters patent that can be amended by the minister, and a clear statement of legal and fiduciary obligations of directors are just a few of the provisions found in the bill, and that should supply ample protection for the Crown, protection that we feel should allow for direct users to bring their expertise to our ports board.

As well, within the CPAs letter patents, extensive conflict of interest guidelines are to be drafted to compliment a full set of legislative, protective directives.

The second concern with the bill, if the port users cannot serve directly on the CPA board, can be found in clauses 8 and 14. These sections refer to the appointment of directors to the CPA's board and the allotment of those directors in the representation of various interests that include all three levels of government and representatives of the board users.

More specifically, we find great difficulty with the clause that prescribes a process in which the users representatives are appointed to the board. Within the provision, the Governor in Council is given the power to appoint individuals nominated by the minister in consultation with the users. Both board positions representing municipal and provincial interests are not required to go through this ministerial vetting and approval process. We find

transporte, le coût du transport est parfois supérieur à la valeur de la marchandise. Dans le commerce du sel, produit que l'on vend essentiellement aux administrations municipales, provinciales et étatiques et dont le port de Windsor manutentionne plus de 1,7 million de tonnes par année, une différence d'un cent ou deux dans le prix livré peut faire la différence entre conclure un marché et rater une affaire.

Sénateurs, c'est là la dure réalité financière d'un secteur où la concurrence n'a jamais de répit. À Windsor, comme dans tous les autres ports, chaque sou compte si nous voulons accumuler des dollars. Nous estimons que la présence d'utilisateurs du port au conseil d'administration nous permet d'apporter notre bagage de compréhension pratique du secteur maritime et du besoin fondamental de réduire les coûts au minimum, ce qui ne peut qu'aider à assurer une bonne gestion du port à l'avenir.

Le gouvernement a déclaré que l'on avait exclu les utilisateurs de port en raison de la possibilité de conflits d'intérêts dans le cas d'un utilisateur direct qui siègerait au conseil. La pratique courante qu'ont toujours suivie les politiciens, les ministres et les titulaires de charges publiques, quand il y a conflit d'intérêts ou apparence de conflit d'intérêts, consiste pour la personne qui est en conflit à se déclarer en conflit d'intérêts, à se retirer de tout débat sur la question et à s'abstenir de voter. Le raisonnement du gouvernement est que le seul moyen de protéger les actifs de l'État est d'exclure les utilisateurs de port des conseils d'administration des APC.

Le groupe des utilisateurs du port de Windsor conteste la validité de cet argument, et il nous suffit de nous reporter au projet de loi pour prouver que nous avons raison. Le projet de loi C-9 renferme en effet de nombreuses dispositions qui garantissent une administration ouverte, exclusive et transparente. Entre autres dispositions, le projet de loi prévoit qu'il doit y avoir des réunions publiques annuelles, des états financiers publics et vérifiés, des lettres patentes que le ministre peut modifier, et un énoncé clair des obligations juridiques et fiduciaires des administrateurs; tout cela devrait offrir à l'État une protection suffisante et nous estimons que cette protection devrait permettre aux utilisateurs directs de faire bénéficier les conseils portuaires de leur expertise.

De plus, dans le cadre des lettres patentes des APC, une série de lignes directrices en matière de conflits d'intérêts viendra compléter tout un ensemble de directives légiférées pour assurer la protection.

La deuxième préoccupation à l'égard du projet de loi, si les utilisateurs de port ne peuvent pas siéger au conseil des APC, concerne les articles 8 et 14. Ces dispositions décrivent le processus de nomination des administrateurs membres des conseils des APC de manière à assurer la représentation de divers intérêts, notamment les trois niveaux de gouvernement et des représentants des utilisateurs de port.

Plus précisément, nous avons énormément de difficulté à accepter l'article qui prescrit un processus permettant de nommer au conseil des représentants des utilisateurs. Cette disposition habilite le gouverneur en conseil à nommer des personnes désignées par le ministre en consultation avec les utilisateurs. Les deux membres du conseil qui représentent les intérêts municipaux et provinciaux ne sont pas tenus de passer par ce processus

this unacceptable. We believe that, if the port users are being specifically excluded from the board, then the consultative process discussed in clauses 8 and 14 must be more flexible in their accommodation of the wishes of the port users' community. We strongly urge rewording of the clause to allow for the users to have sole discretion in the selection of the list of candidates submitted to the minister, and that the minister select from this list the port users' representatives he approves for inclusion on the board.

We understand that there are criteria specifically relating to the qualifications of prospective board members. We have every intention of putting forth qualified, high-calibre individuals to represent us on these boards. Our great concern is that the list of candidates forwarded by the port users to the minister must be approved and vetted through a political filtering process.

We strongly suggest that, if there is allocation for four port user representatives on the CPA board of directors, we be allowed to submit the names of eight qualified individuals. If the minister for some reason cannot find four qualified people on this list of eight, we wish to have an opportunity to resubmit names until the users do have their full complement of representatives appointed to the CPA board of directors from their selection list.

I thank you for your time today and welcome your questions.

Senator Bryden: You have founded a good part of your presentation on an issue I discussed with an earlier witnesses relating to the people who make up the seaway authority, in one instance, and those who make up the board of the Canada Ports Authority. I did not get a very clear answer, not because they were being evasive, but because they simply did not know. I believe you said that the seaway authority can include a director or even an officer of a user of the seaway; is that correct?

Mr. Frye: They are not prohibited from serving on the board of the seaway.

Senator Bryden: Whereas, under the Canada Ports Authority Act, they are prohibited in the act from serving on the authority?

Mr. Frye: That is correct.

Senator Bryden: Do you have an explanation for the difference?

Mr. Frye: I do not have an explanation, but I do feel that it is unfair to allow it on the one board. We are not even allowed to select the people we would like to see on the board who are not members of our corporations. We merely submit the names, as I understand the legislation to read now. At that point, the minister may or may not select people from our list. He may select some from that list and some from any other area he wishes. I think that

d'approbation ministérielle. Nous trouvons cela inacceptable. Nous croyons que si les utilisateurs du port sont expressément exclus du conseil, le processus de consultation décrit aux articles 8 et 14 doit être plus souple pour permettre d'accommoder les souhaits de la communauté des utilisateurs du port. Nous vous pressons instamment de reformuler la disposition pour donner aux utilisateurs entière discrétion dans le choix de la liste des candidats remise au ministre, le ministre devant ensuite choisir à même cette liste les représentants des utilisateurs de port qui feront partie du conseil.

Nous croyons comprendre qu'il y a des critères spécifiques relativement aux qualités requises pour devenir membres du conseil. Nous avons pleinement l'intention de proposer des personnes hautement qualifiées pour nous représenter à ces conseils. Ce qui nous préoccupe grandement, c'est que la liste des candidats transmise au ministre par les utilisateurs de port doit être approuvée dans le cadre d'un processus politique.

Il est prévu que quatre représentants des utilisateurs du port siégeront au conseil d'administration d'une APC; nous proposons fermement qu'on nous autorise à proposer les noms de huit personnes qualifiées pour ces quatre postes. Si, pour une raison ou une autre, le ministre n'arrive pas à trouver quatre personnes qualifiées dans cette liste de huit, nous souhaitons avoir la possibilité de proposer une nouvelle liste de noms, jusqu'à ce que l'effectif complet des représentants des utilisateurs soit nommé au conseil d'administration de l'APC à même cette liste de candidats.

Je vous remercie de nous avoir consacré de votre temps aujourd'hui; nous sommes maintenant prêts à répondre à vos questions.

Le sénateur Bryden: Une bonne partie de votre exposé portait sur une question dont j'ai discuté avec un autre témoin tout à l'heure; il s'agissait de la composition de l'administration de la voie maritime, et maintenant vous nous parlez de la composition du conseil de l'Administration portuaire du Canada. Je n'ai pas obtenu de réponse très claire, pas parce que les témoins éluâient la question, mais simplement parce qu'ils ne connaissaient pas la réponse. Sauf erreur, vous avez dit que l'administration de la voie maritime peut comprendre un administrateur ou même un agent d'un utilisateur de la voie maritime, n'est-ce pas?

M. Frye: Rien ne leur interdit de siéger au conseil de la voie maritime.

Le sénateur Bryden: Tandis que, aux termes de la loi qui régit l'Administration portuaire du Canada, ils n'ont pas le droit de siéger au conseil de l'APC?

M. Frye: Exact.

Le sénateur Bryden: Comment expliquez-vous cette différence?

M. Frye: Je n'ai pas d'explication, mais j'estime que c'est injuste de le permettre pour l'un des conseils. On ne nous permet même pas de choisir les gens que nous voudrions voir siéger au conseil et qui ne sont pas membres de nos sociétés. Nous pouvons seulement proposer des candidats, si je comprends bien le texte actuellement à l'étude. Par la suite, le ministre peut choisir des gens à même notre liste, mais il n'est pas tenu de le faire. Il peut

is a long way from user pay/user say. I believe wholeheartedly that we are discriminated against in that fashion.

Senator Whelan: The Standing Senate Committee on Agriculture and Forestry recently held hearings out west for two weeks. During the course of those meetings there was a lot of discussion about the selection of board members of the Canadian Wheat Board. The board will be organized into a private system. The government will appoint five directors, and the farmers will elect 10. They put a great deal of emphasis on elections. You are telling us that you have no say.

Mr. Frye: No, sir, we do not. We can merely submit names to the minister, who may or may not select those people on the list.

Senator Whelan: Does your company do business in aggregates, mainly?

Mr. Frye: Yes.

Senator Whelan: In how many ports are you involved?

Mr. Frye: We are involved in the Port of Sarnia and in Sombra. We have two docks in Windsor and in the Port of Kingsville.

Senator Whelan: There are five.

Mr. Frye: Yes.

Senator Whelan: You will have no say, even though you are a user of the port facility, because there may be a conflict of interest.

Mr. Frye: Yes, sir. Apparently the only people who can correct that are the people sitting in this room.

Senator Whelan: You heard what the pilots association just said. They do not want us to make any changes. They want us to pass this bill as is.

Mr. Frye: We are only asking to be treated fairly. I do not think any one of you would want to trade places with the port users and have someone arbitrarily select names. If I gave you eight names, you could pick four of those names. If you were obligated to have that process and an auxiliary process, the port users would feel very comfortable.

Senator Whelan: I know quite a few of those harbours well. Kingsville is on Lake Erie. We used to have to dredge it quite often. As a user under this new system, will you have to pay extra fees for dredging?

Mr. Frye: It is interesting that you raise that issue. The Department of Transport is divesting itself of that port.

choisir quelqu'un à même cette liste et quelqu'un d'autre, n'importe qui. Je trouve que c'est loin de permettre l'application du principe voulant que l'utilisateur payeur ait son mot à dire. Je suis profondément convaincu que nous faisons l'objet de discrimination à cet égard.

Le sénateur Whelan: Le comité sénatorial permanent de l'agriculture et des forêts a récemment tenu des audiences dans l'Ouest pendant deux semaines. Pendant ces séances, on a beaucoup discuté du choix des membres du conseil de la Commission canadienne du blé. La commission sera réorganisée selon le modèle du secteur privé. Le gouvernement nommera cinq administrateurs et les agriculteurs en éliront dix. Ils insistent beaucoup sur l'élection de leurs représentants. Vous nous dites que vous n'avez même pas votre mot à dire.

M. Frye: Non, monsieur, nous ne l'avons pas. Nous pouvons seulement proposer des noms au ministre, qui peut choisir des gens à même la liste, sans toutefois être tenu de le faire.

Le sénateur Whelan: Votre compagnie oeuvre principalement dans le secteur des granulats?

M. Frye: Oui.

Le sénateur Whelan: Dans combien de ports faites-vous affaire?

M. Frye: Nous faisons affaire dans le port de Sarnia et à Sombra. Nous avons deux bassins à Windsor et il y a le port de Kingsville.

Le sénateur Whelan: Cela fait cinq.

M. Frye: En effet.

Le sénateur Whelan: Vous n'aurez pas votre mot à dire, même si vous êtes un utilisateur des installations portuaires, parce qu'il pourrait y avoir conflit d'intérêts.

M. Frye: Oui, monsieur. Apparemment, les seules personnes qui peuvent corriger cet état de choses sont celles qui sont assises ici, dans cette salle.

Le sénateur Whelan: Vous avez entendu ce que l'Association des pilotes vient de dire. Elle ne veut pas que nous fassions le moindre changement et demande que nous adoptions ce projet de loi tel quel.

M. Frye: Nous demandons seulement d'être traités équitablement. Je ne pense pas que l'un ou l'autre d'entre vous voudrait échanger sa place avec les utilisateurs de port et voir quelqu'un choisir arbitrairement des noms. Si je vous donnais huit noms, vous pourriez en choisir quatre. Si vous étiez obligés de suivre ce processus et s'il y avait un processus accessoire, les utilisateurs de port seraient très satisfaits.

Le sénateur Whelan: Je connais bien bon nombre de ces ports. Kingsville, c'est sur le lac Érié. Il fallait le draguer très souvent. Comme utilisateur, dans le cadre de ce nouveau système, serez-vous obligés de payer des frais supplémentaires pour le dragage?

M. Frye: C'est intéressant que vous souleviez ce point. Le ministère des Transports va se débarrasser de ce port.

Yes, dredging has to go on every two to three years in that port. That was an ongoing cost the government absorbed. The port was marginally unprofitable.

We believe, as port users within that port system, that we will be able to make that port financially sound. We believe that we will be able to put into a contingency fund enough funding to take care of any needs within the port. When that fund is in place, we believe that we will be able to drop some rates in the port. That is because we are port users.

Senator Whelan: But you will have no say in that.

Mr. Frye: The port users in the town of Kingsville will be joint owners of the port. The Kingsville Port Users Association will be a part owner and will make the adjustments in that port.

Senator Whelan: The corporation of the town of Kingsville?

Mr. Frye: Yes, and the port users.

Senator Whelan: Are you satisfied with that proposal?

Mr. Frye: I think so. It tells a tale that the port users are a vital instrument for the government to use. If I were sitting on a port board, I would have the best interests of that port at heart. If I made a decision, I would have to stand in front of the people for whom I made that decision and tell them why I made that decision, much like you folks must do.

Senator Whelan: For the interest of senators, the port in Kingsville is a fishing port with facilities for fishing boats. It also serves a ferry service for the big ferry that travels to Pelee Island. At one time, it was a commercial port for coal and gravel.

Mr. Frye: Yes, sir.

Senator Forrestall: You mentioned three or four ports. Let me start with Kingsville; is that a single commodity port?

Mr. Frye: No, it is a general cargo port. It can supply coal or aggregates into that area. As Senator Whelan indicated, there is a vital fishing interest in the port. Also, the port services the ferry to Pelee Island and back. There are three main entities.

Senator Forrestall: Could you describe the activities of the other three ports?

Mr. Frye: Windsor is our biggest port. There is very little dredging in Windsor; it is really a river port. It is not really a port in the true sense.

The Windsor Harbour Commission has been in existence for many years. We have been at the Port of Windsor for over 22 years. We have contributed to the Windsor Harbour Commission Fund in every one of those years. We have not had one dollar spent on anything that our company might require in

Oui, il faut faire du dragage tous les deux ou trois ans dans ce port. C'était un coût permanent que le gouvernement absorbait. Le port n'arrivait pas tout à fait à faire ses frais.

À titre d'utilisateurs du réseau portuaire, nous pensons que nous serons en mesure de remettre ce port sur la voie de la rentabilité. Nous croyons que nous pourrions mettre en place un fonds pour éventualités suffisant pour répondre à tous les besoins de ce port. Une fois ce fonds créé, nous pensons même pouvoir abaisser certains tarifs dans ce port et ce, parce que nous sommes des utilisateurs du port.

Le sénateur Whelan: Mais vous n'aurez pas votre mot à dire.

M. Frye: Les utilisateurs du port de la ville de Kingsville seront copropriétaires du port. L'Association des utilisateurs du port de Kingsville sera copropriétaire et fera des rajustements dans ce port.

Le sénateur Whelan: La corporation de la ville de Kingsville?

M. Frye: Oui, et les utilisateurs du port.

Le sénateur Whelan: Êtes-vous satisfaits de cette proposition?

M. Frye: Je crois que oui. Elle indique que les utilisateurs du port représentent un instrument essentiel que le gouvernement doit utiliser. Si je siégeais au conseil d'administration d'un port, j'aurais à coeur de défendre les intérêts de ce port. Si je prenais une décision, il me faudrait défendre ma décision devant les gens au nom desquels je l'ai prise, tout à fait comme vous devez le faire.

Le sénateur Whelan: Pour la gouverne des sénateurs, je précise que le port de Kingsville est un port de pêche qui possède des installations pour les bateaux de pêche. On y trouve aussi des installations pour le gros traversier qui fait la navette vers l'île Pelée. À une époque, c'était un port commercial pour le charbon et le gravier.

M. Frye: C'est exact, monsieur.

Le sénateur Forrestall: Vous avez mentionné trois ou quatre ports. Commençons par Kingsville; est-ce un port où l'on manutentionne un seul produit?

M. Frye: Non, c'est un port où transitent des marchandises diverses. Il peut approvisionner la région en charbon ou en granulats. Comme le sénateur Whelan l'a dit, le port comprend aussi un secteur important pour la pêche. De plus, c'est le point de départ du traversier qui va à l'île Pelée. Il s'y trouve donc trois composantes principales.

Le sénateur Forrestall: Pourriez-vous décrire les activités des trois autres ports?

M. Frye: Windsor est notre principal port. Il se fait très peu de dragage à Windsor; en fait, c'est un port fluvial. Ce n'est pas vraiment un port dans le vrai sens du terme.

La Commission de port de Windsor existe depuis de nombreuses années. Nous sommes présents au port de Windsor depuis 22 ans. Nous avons contribué au fonds de la Commission de port de Windsor pendant chacune de ces années. Jamais un seul dollar n'a été consacré à quoi que ce soit qui pourrait répondre

that port. We have continued to pay, but we have not had very much say in the distribution of funds.

Senator Forrestall: Presumably there is a story about the other two ports. Sarnia is basically an oil port, is it not?

Mr. Frye: Sarnia is an oil port. However, there are two major aggregate docks and a grain facility there. Sarnia and Windsor are vital ports. We have grain, salt and fuel at Windsor. The major lake freighters are fuelled in the Port of Windsor. Sand comes into Windsor for the Ford casting. We also supply material into Windsor for the chemical plant in Amherstburg where they manufacture liquid calcium.

Senator Forrestall: Is there any suggestion of divestiture on the part of the federal government?

Mr. Frye: I do not think so, and I do not think there should be. Sarnia and Windsor both come under the criteria that the Canada port authority (CPA) should be established there. We would like to sit on the board, as you can tell.

Senator Forrestall: You have drawn the line that Kingsville is a candidate for divestiture, but the others are not.

Mr. Frye: Yes.

Senator Whelan: I should like the senators to know that the Morton terminal is huge, and they do ship repairs there.

Mr. Frye: That is correct. They do ship repairs in the Port of Windsor.

Senator Whelan: You also have your other facility at Riverside.

Mr. Frye: That is an aggregate dock, as well. You are right, senator. A large amount of steel flows into the Morton terminal and is shipped by truck or train. I was also remiss in not mentioning wood. A large contingent of lumber passes through the port. It is brought in by rail and trans-shipped to ship, truck or vessel and then trans-shipped.

There are many things in the port which are vital and I can tell you that the Windsor port users have supported on a large scale — in our vote it was something like seven to two — for the federal initiative on the CPA status. If we must pay, we would just like to be able to participate.

Mr. Brennan, Special Advisor to the Committee: In reference to Senator Whelan's inquiries, clause 8 reads:

(1) The Minister may issue...if the Minister is satisfied that the port

- (a) is, and is likely to remain financially self-sufficient;
- (b) is of strategic significance to Canada's trade;
- (c) is linked to a major rail line or a major highway

aux besoins de notre compagnie dans ce port. Nous avons continué de payer, mais nous n'avons pas eu grand-chose à dire dans la répartition des fonds.

Le sénateur Forrestall: Je suppose que vous en auriez aussi à dire au sujet des deux autres ports. Sarnia est essentiellement un port pétrolier, n'est-ce pas?

M. Frye: Sarnia est un port pétrolier. Il y a toutefois deux grands docks pour granulats et des installations pour les céréales. Sarnia et Windsor sont des ports essentiels. On manutentionne à Windsor des céréales, du sel et du combustible. Les grands navires laquiers se ravitaillent en carburant dans le port de Windsor. Du sable est déchargé à Windsor pour les moules de coulage chez Ford. On décharge aussi à Windsor des matériaux destinés à l'usine de produits chimiques d'Amherstburg, où l'on fabrique du calcium liquide.

Le sénateur Forrestall: Est-il question que le gouvernement fédéral procède à l'aliénation de ces ports?

M. Frye: Je ne le pense pas, et je ne pense pas que cela devrait se faire. Sarnia et Windsor correspondent tous les deux aux critères d'Administration portuaire du Canada (APC) pour ce qui concerne l'établissement. Nous voudrions avoir des représentants au conseil, comme vous vous en rendez compte.

Le sénateur Forrestall: Vous avez fait une distinction, disant que Kingsville est candidat à l'aliénation, tandis que les autres ne le sont pas.

M. Frye: Oui.

Le sénateur Whelan: Je voudrais que les sénateurs sachent que le terminal de Morton est immense et qu'on y fait du carénage.

M. Frye: C'est exact. On répare les navires dans le port de Windsor.

Le sénateur Whelan: Vous avez aussi votre autre installation à Riverside.

M. Frye: C'est également un dock pour granulats. Vous avez raison, sénateur. De grandes quantités d'acier sont manutentionnées dans le terminal de Morton et expédiées par camion ou train. J'aurais dû aussi mentionner le bois. On manutentionne de grandes quantités de bois d'oeuvre dans ce port. Il arrive par rail et est transbordé à bord des navires, ou bien apporté jusqu'aux navires par camion.

Il y a de nombreuses activités dans ce port qui sont essentielles et je peux vous dire que les utilisateurs du port de Windsor ont voté massivement — je pense que c'était dans une proportion d'à peu près sept contre deux — en faveur de l'initiative fédérale pour l'établissement de l'APC. S'il nous faut payer, nous aimerions pouvoir participer.

M. Brennan, conseiller spécial du comité: En réponse à une demande du sénateur Whelan, je lis le texte de l'article 8:

(1) Le ministre peut délivrer [...] s'il est convaincu que les conditions suivantes sont réunies:

- a) le port est financièrement autonome et le demeurera vraisemblablement;
- b) il présente une importance stratégique pour le

infrastructure; and
(d) has diversified traffic.

Senator Forrestall: Is there sort of a ribbon development along that stretch of the river in terms of ports?

Mr. Frye: In the Port of Windsor, it is mainly self-cleansing and the vessels can get almost alongside any of the docks there. Our material is delivered by self-unloading vessels which stick the boom more than 250 feet over on to the dockage property and discharge in a cylindrical pile. It is an amazing feat.

Senator Forrestall: How far is Point Pelee from your most eastern port?

Mr. Frye: From Point Pelee, we are 10 miles to Kingsville. It is our most easterly port. Then we go to the west or northwest, up through Lake Erie, into the Detroit River which is where Windsor is situated, then up through Lake St. Clair, into the St. Clair River. At the head of the St. Clair, before you go into Lake Huron is our Sarnia dock.

Senator Forrestall: That would be how far from one end to the other?

Mr. Frye: It is probably in the neighbourhood of about 100 miles.

Senator Forrestall: That is quite a piece of territory. You will be like Rotterdam.

Mr. Frye: In our business, we have dock managers. Each of the dock managers phone into the main office every day and from the central office, any particular problems filter back out to the ports.

Senator Forrestall: If you have divestiture of one, that will not disrupt your day-to-day operation, but what if two to three of them were to be divested?

Mr. Frye: I believe that only the port of Kingsville comes under the divestiture criteria. Sarnia and Windsor are clearly well qualified for CPA status. We will be part owners, through the Kingsville Port Users Association, of the divestiture port.

The Chairman: Thank you for your presentation.

Our next witnesses are from the Oshawa Harbour Commission; Ms Donna Taylor, Chief Executive Officer, and Mr. Donald Walmsley, Chairman.

Mr. Donald Walmsley, Chairman, Oshawa Harbour Commission: Thank you for allowing us to present this evening.

Oshawa is one of nine harbour commissions in this country. The port is located 35 kilometres east of Toronto and is capable of handling full Seaway-size vessels. The Port of Oshawa is and has been an economically viable port providing multiple users engaged in international and inter-provincial trade with a competitive advantage. Companies located on port lands provide

commerce du Canada;

c) il est rattaché à une ligne principale de chemins de fer ou à des axes routiers importants;

d) il a des activités diversifiées.

Le sénateur Forrestall: Il y a donc tout un chapelet de ports qui s'échelonnent le long de ce tronçon de rivière?

M. Frye: Dans le port de Windsor, c'est surtout par autocurage et les navires peuvent accoster à presque n'importe quel quai de ce port. Nos matériaux sont acheminés par navires à autodéchargement dotés d'une grue d'une portée de plus de 250 pieds qui permet de décharger les matériaux sur le quai dans une pile cylindrique. C'est assez extraordinaire.

Le sénateur Forrestall: À quelle distance se trouve Pointe Pelée de votre port le plus oriental?

M. Frye: Pointe Pelée se trouve à 10 milles de Kingsville. C'est notre port le plus à l'est. De là, on va vers l'ouest ou le nord-ouest, au fond du lac Érié et dans la rivière Détroit, où se trouve Windsor, et ensuite on traverse le lac St. Clair et l'on navigue dans la rivière St. Clair. À l'embouchure de la St. Clair, juste avant d'entrer dans le lac Huron, se trouve notre dock de Sarnia.

Le sénateur Forrestall: Quelle distance y a-t-il en tout, d'un bout à l'autre?

M. Frye: Probablement une centaine de milles.

Le sénateur Forrestall: C'est un vaste territoire. Vous finirez par ressembler à Rotterdam.

M. Frye: Dans notre entreprise, nous avons des gestionnaires de docks. Chacun de ces gestionnaires de docks téléphone chaque jour au bureau principal, où l'on règle tout problème qui se pose dans l'un ou l'autre des ports.

Le sénateur Forrestall: Si l'un de ces ports est aliéné, cela ne perturbera pas vos activités courantes, mais qu'arriverait-il si l'on procédait à l'aliénation de deux ou trois d'entre eux?

M. Frye: Je crois que seul le port de Kingsville correspond aux critères pour l'aliénation. Sarnia et Windsor ont clairement les qualités requises pour obtenir le statut d'APC. Nous serons, par l'entremise de l'Association des utilisateurs du port de Kingsville, copropriétaires de ce port après son aliénation.

La présidente: Merci de votre présentation.

Nos témoins suivants représentent la Commission de port d'Oshawa; ce sont Mme Donna Taylor, présidente-directrice générale, et M. Donald Walmsley, président.

M. Donald Walmsley, président, Commission de port d'Oshawa: Merci de nous avoir permis de témoigner devant vous ce soir.

La Commission de port d'Oshawa est l'une de neuf commissions de port au Canada. Le port est situé à 35 kilomètres à l'est de Toronto et peut recevoir les plus grands navires pouvant naviguer dans la voie maritime. Le port d'Oshawa a été et demeure un port économiquement rentable qui donne un avantage compétitif à de multiples utilisateurs qui se livrent au commerce

the local municipality and region with jobs, opportunities and taxable assessments.

The cargoes in our port are diversified and include import and export steel, liquid calcium chloride, asphalt, potash and various projects such as filtration tanks for Taiwan. This year and last year we were shipping tanks to Chile.

From reviewing the transcript of the evidence presented to members of this standing committee on April 2, 1998, it is evident to me that you were provided with incorrect and misleading information about the Port of Oshawa which I would like to correct for the record. It is important that the Port of Oshawa is put in the proper perspective in order for our presentation to have any credence, because you will, on Thursday of this week, be hearing from the City of Oshawa.

Senator Bryden asked a question:

There are no ports along the seaway system that are not CPAs, or are there some?

In response, Mr. Lewis Ranger, Assistant Deputy Minister of Policy, Transport Canada, replied:

There is one harbour, Oshawa, which does not meet the requirements and will be treated differently.

We take exception to that because clause 6(2) of Bill C-9 allows the minister to amend the schedule by adding the names of new port authorities. We have been given a preliminary cursory examination by Nesbitt Burns, who based their findings on 1994 financial figures. Based on those figures, they concluded that:

In the case of Oshawa, the ability of the port to use port property is in significant doubt given the hearing underway before the Ontario Municipal Board. This has significantly impacted the port's ability to generate new business and there is currently little traffic at the port. Further, the port has a significant upcoming dredging expenditure which would more than eliminate existing reserves.

This statement is outdated and based on old information. We intend to apply for a re-evaluation based on the following facts: The November 1996 Ontario Municipal Board hearing concluded in favour of the port. We now have the appropriate zoning to allow for significant future development of our port. This was a big impediment at the time of the Nesbitt Burns study because it was still undecided.

Second, we have assessed, with our port engineers, the long-term dredging requirements of the port and have developed a financially manageable plan for future disposal of the "dredgeate." Third, port tonnages have increased from the valuation year of 1994 by 73 per cent and will increase even further in 1998.

international et interprovincial. Les compagnies implantées sur les terrains du port donnent à la municipalité et à la région des emplois et des possibilités d'affaires, et leur paient des impôts fonciers.

Les marchandises qui transitent dans notre port sont très diversifiées, comprenant notamment de l'acier d'importation et d'exportation, du chlorure de calcium liquide, de l'asphalte, de la potasse et divers articles comme des réservoirs de filtration destinés à Taiwan. Cette année et l'année dernière, nous avons expédié des chars d'assaut au Chili.

J'ai lu le compte rendu des témoignages présentés aux membres du comité permanent le 2 avril 1998 et il m'apparaît qu'on vous a donné des renseignements faux et trompeurs au sujet du port d'Oshawa; je voudrais donc apporter une rectification. Pour que notre exposé d'aujourd'hui ait la moindre crédibilité, il est important d'établir le contexte permettant de comprendre la situation du port d'Oshawa, puisque vous entendrez jeudi les représentants de la Ville d'Oshawa.

Le sénateur Bryden a posé une question:

Il n'y a pas le long de la voie maritime de ports qui ne sont pas des APC, n'est-ce pas?

En réponse, M. Lewis Ranger, sous-ministre adjoint des Politiques à Transports Canada, a répondu:

Il y a un port, Oshawa, qui ne répond pas aux exigences et qui sera traité différemment.

Nous protestons contre cette affirmation car le paragraphe 6(2) du projet de loi C-9 autorise le ministre à modifier l'annexe en ajoutant de nouvelles administrations portuaires. Nous avons fait l'objet d'un examen préliminaire rapide de la part de Nesbitt Burns, qui s'est fondé sur les états financiers de 1994 pour conclure en ces termes:

Dans le cas d'Oshawa, la capacité du port d'utiliser les propriétés portuaires est sérieusement mise en doute, compte tenu de l'audition en cours devant la Commission des affaires municipales de l'Ontario. Cet obstacle a beaucoup nui à la capacité du port de créer de nouvelles sphères d'activité et ce port est actuellement peu achalandé. De plus, le port fait face à des dépenses de dragage importantes, supérieures aux réserves existantes.

Cet énoncé est désuet et fondé sur des renseignements périmés. Nous avons l'intention de demander une réévaluation sur la base des faits suivants: la Commission des affaires municipales de l'Ontario, à l'issue de l'audience tenue en novembre 1996, a rendu une décision favorable à notre port. Nous avons maintenant un zonage qui permettra un développement futur important de notre port. C'était un obstacle important au moment de l'étude de Nesbitt Burns parce que l'affaire était encore en suspens.

Deuxièmement, nous avons évalué, de concert avec les techniciens de notre port, les exigences à long terme du port en matière de dragage et nous avons élaboré un plan financièrement acceptable pour l'élimination future des déblais de dragage. Troisièmement, le tonnage manutentionné dans le port a augmenté de 73 p. 100 depuis l'évaluation de 1994 et augmentera encore en 1998.

Due process provides an opportunity for the Port of Oshawa to become a port authority. I wish to reiterate that no decision has been made on the Port of Oshawa. We are not at this time being offered for disposal. We do intend to apply for port authority status under clause 6(2) and we expect an unbiased evaluation at that time.

For this reason, the contents of Bill C-9 are of great interest and concern to the Oshawa Harbour Commission. We would like to address certain sections of the bill which we believe are not consistent with the intent of the legislation to make the system of Canadian ports competitive, efficient, and commercially oriented.

For example, clause 8(2)(h) provides for a charge on the gross revenues of the port authority. If this seems like déjà vu, as if you have heard someone talk about gross revenues before, it is because you have. We anticipate that you will hear from many ports on this specific issue and we are not unique in saying that if the port is to operate in a commercial manner, then we propose that normal business practices be adopted, which would be to pay dividends on net income or out of retained earnings after all standard operating expenditures have been allowed.

We are asking you to recommend that clause 8(2)(h) be amended to reflect a charge against the net revenues of the port rather than the gross revenues.

Further, under new government initiatives, the Port of Oshawa has had services previously provided by the federal government — such as dredging — downloaded on to the expense of the port. In addition, as noted in clause 182.1, the port will presumably be subjected to grants in lieu of taxes which, as a harbour commission, were not previously experienced.

It is important that the cumulative effect of the increased costs to individual ports be considered when developing the letters patent and determining the charge on net revenues.

We therefore recommend that provisions be made in the letters patent under clause 8(2) for a phasing in of the charge on net revenues and grants in lieu of taxes to be determined on an individual port basis after evaluation of the impact of all relevant new costs being assessed against the port.

Clause 28 of the bill sets out the activities appropriate for a port authority. This clause is also very important to us. We are concerned that this legislation limits our activities and totally ignores the fact that our port currently owns land that can be developed for viable industrial and commercial uses.

The decision of the Ontario Municipal Board, as I mentioned previously, clearly identifies prestige industrial zoning on our lands immediately to the east of the operating port. Approved uses

L'application régulière de la loi permet au port d'Oshawa de devenir une administration portuaire. Je tiens à réitérer qu'aucune décision n'a été prise au sujet du port d'Oshawa. Pour le moment, le processus d'aliénation n'a pas été enclenché dans notre cas. Nous avons l'intention de demander le statut d'administration portuaire aux termes du paragraphe 6(2) et nous nous attendons à faire l'objet d'une évaluation impartiale.

C'est pourquoi la Commission de port d'Oshawa s'intéresse énormément au projet de loi C-9 et a des préoccupations à ce sujet. Nous voudrions aborder certaines dispositions du projet de loi qui, à notre avis, ne sont pas conformes à l'intention du législateur de favoriser la compétitivité du réseau portuaire canadien par une rationalisation de gestion.

Par exemple, l'alinéa 8(2)(h) prévoit le versement d'une redevance calculée sur le revenu brut de l'administration portuaire. Si vous avez une impression de déjà vu, c'est que vous avez déjà entendu quelqu'un vous parler de cette question du revenu brut. Nous prévoyons que de nombreux représentants de ports vous en parleront et nous ne sommes pas les seuls à dire que si le port doit fonctionner dans un environnement commercial, alors nous proposons d'adopter les pratiques commerciales courantes, qui consisteraient à payer des dividendes sur le revenu net ou sur les bénéfices non répartis, après défalcation de toutes les dépenses de fonctionnement habituelles.

Nous vous demandons de recommander que l'alinéa 8(2)(h) soit modifié de manière à stipuler que les frais doivent être payés sur le revenu net du port et non pas sur son revenu brut.

De plus, aux termes de nouvelles initiatives gouvernementales, le port d'Oshawa doit maintenant assumer des dépenses afférentes à des services qui étaient auparavant fournis par le gouvernement fédéral, notamment le dragage. De plus, comme il est indiqué à l'article 182.1, le port sera probablement assujéti à des subventions en remplacement de taxes, alors qu'en tant que commission de port, nous n'avons jamais eu à en payer auparavant.

Il est important de tenir compte de l'effet cumulatif de tout cela sur l'accroissement des coûts des ports au moment d'élaborer les lettres patentes et d'établir le montant des frais calculés d'après le revenu net.

Par conséquent, nous recommandons que le paragraphe 8(2) permette d'inscrire dans les lettres patentes la possibilité de l'implantation graduelle des frais sur le revenu net et des subventions en remplacement de taxes, le tout devant être déterminé au cas par cas, après évaluation de l'incidence, sur chaque port, de tous les nouveaux coûts pertinents qui doivent maintenant être assumés par les ports.

L'article 28 du projet de loi énonce les attributions d'une administration portuaire. Cet article est également très important à nos yeux. Nous sommes préoccupés par le fait que cette loi limite notre sphère d'activité et ne tient aucunement compte du fait que notre port possède actuellement des terrains qui pourraient être mis en valeur à des fins industrielles et commerciales.

La décision de la Commission des affaires municipales de l'Ontario, dont j'ai parlé tout à l'heure, identifie clairement un secteur de zonage industriel de prestige situé immédiatement à

include light manufacturing, commercial uses and warehousing. Revenues generated from this property will be used by the commission for port development.

As currently structured, clause 28 would negate the OMB's decision and eliminate this potential revenue source for the port. We feel that is important. We went out and purchased land with the intent of creating an industrial park to generate revenue for the port.

The commission also owns and operates a marina and administers some 50 acres on the west wharf which is earmarked for future commercial and recreational development. The anticipated revenues from these properties would also be lost to the commission. Our port has traditionally operated as a landlord port, providing land and infrastructure for private-sector use and development. The future development possibilities as a result of the favourable Ontario Municipal Board decision are numerous and not completely identified at this time.

Consequently, we concur with the recommendation you heard earlier today from our colleagues at Fraser port, and wish to reiterate the following requested amendment to clause 28(2), that a port authority be empowered to engage in activities related to shipping, navigation, transportation of passengers and goods, handling of goods and storage of goods, related to commercial and industrial activities, that do not include the operation of hotels, restaurants, casinos, or condominiums, unless approved by the minister, and that would generate needed funds for future infrastructure development, and other activities that are deemed in the letters patent to be necessary for port operations.

The Port of Oshawa has served its users for over 30 years by providing a competitive alternative to other ports and transportation modes. The marina and public launch ramp have served the needs of the local community for 20 years. The port's comprehensive land use reflects the future development of port lands in accordance with the Ontario Municipal Board decision, the City of Oshawa's vision, and the Regional Municipality of Durham's future needs.

We believe the port can continue to respond to local, regional and national social and economic objectives under an amended Bill C-9 as we have just outlined.

We thank you for the opportunity to appear before you this evening, and we would be pleased to answer any questions about the Port of Oshawa.

Senator Bryden: I appreciate you addressing the comments by the assistant deputy minister, but you pre-empted my most telling

l'est des installations portuaires proprement dites. Le zonage approuve notamment l'industrie légère, les activités commerciales et l'entreposage. La commission consacrera les revenus tirés de cette propriété au développement portuaire.

Le libellé actuel de l'article 28 annulerait la décision de la Commission des affaires municipales de l'Ontario et éliminerait cette source potentielle de revenu pour le port. Nous estimons que c'est là un point important. Nous avons pris l'initiative d'acheter des terrains avec l'intention de créer un parc industriel afin de générer des revenus pour le port.

La commission possède également et exploite une marina et administre une cinquantaine d'acres sur le quai de l'ouest qui sont destinées à de futurs aménagements dans les secteurs du commerce et des loisirs. La commission perdrait les revenus qu'elle prévoyait tirer de ces terrains. Notre port a toujours fonctionné selon la formule d'un locateur, fournissant des terrains et de l'infrastructure devant être utilisés et mis en valeur par le secteur privé. La décision favorable de la Commission des affaires municipales de l'Ontario ouvre la porte à de nombreuses possibilités de développement futur que nous n'avons même pas fini d'inventorier.

Nous souscrivons donc à la recommandation qui vous a été faite aujourd'hui par nos collègues du port du Fraser et nous réitérons notre demande de modification du paragraphe 28(2), de manière que l'administration portuaire soit habilitée à se livrer à des activités dans les domaines du transport maritime, de la navigation, du transport de voyageurs et de marchandises, de la manutention et de l'entreposage de biens, dans le cadre d'activités commerciales et industrielles, n'incluant pas l'exploitation d'hôtels, de restaurants, de casinos ou de condominiums, sauf autorisation contraire du ministre, activités qui généreraient les fonds nécessaires au futur développement de l'infrastructure, et toute autre activité énoncée dans les lettres patentes et jugée nécessaire au fonctionnement du port.

Le port d'Oshawa est au service de ses utilisateurs depuis plus de 30 ans en leur fournissant une solution de rechange compétitive à d'autres ports et à d'autres modes de transport. La marina et la rampe publique de mise à l'eau répondent aux besoins de la collectivité depuis 20 ans. La planification exhaustive de l'utilisation des terrains par le port reflète le développement futur des terrains portuaires, conformément à la décision rendue par la Commission des affaires municipales de l'Ontario, et correspond à la vision établie par la ville d'Oshawa et aux besoins futurs de la municipalité régionale de Durham.

Nous croyons que le port peut continuer à répondre aux objectifs socio-économiques locaux, régionaux et nationaux, sous réserve d'un projet de loi C-9 amendé dans le sens que nous venons de décrire.

Nous vous remercions de nous avoir donné l'occasion de comparaître devant vous ce soir et nous nous ferons un plaisir de répondre à toute question que vous pourriez avoir au sujet du port d'Oshawa.

Le sénateur Bryden: Je vous remercie d'avoir traité des observations faites par le sous-ministre adjoint, mais vous m'avez

question. It was just left hanging there that there is one port that will be treated differently. I understand what you are saying.

Were you here when the Fraser River Harbour Commission made their presentation?

Mr. Walmsley: I was.

Senator Bryden: They are getting a seven-year holiday in dredging fees. The chairman only lets me ask one question or two, so I did not get a chance to pursue that issue. Have you attempted to get any sort of holiday?

Mr. Walmsley: Most definitely, senator, we have, and we have not been successful. Our dredging cost is approximately \$700,000 per year, depending on how much is dredged. We were not given any gift. We were not given any easing into it. When we were informed that we had to look after our own dredging, the best we could do would be to negotiate a 50/50 split in the dredging costs that year, because the responsibility just came to us suddenly.

For subsequent dredgings, we have had to pay 100 per cent of the cost of the dredging. Depending upon the cost of the dredgeate that has to be removed, it runs between \$450,000 and \$700,000. We cannot take our dredgeate out into Lake Ontario and dump it like they can from the Fraser River into the Pacific Ocean. The reason for that is because there is pollution flowing from the Oshawa Creek into the port basin. As a result of that pollution, we must build a dredge soil containment facility in order to put the dredgeate in there until it can be treated. We cannot take it and ship it out. It is an added expense to us. I wish it was nice and clean so that we could just take it and dump it in landfill or move it or sidecast it. It would be nice to be able to drag, in essence, a snowplough down the channel and cast the dredgeate aside, but we are not allowed to do that, so it costs us a little bit more. We have not been able to get any relief in that area.

Senator Bryden: Have you had any discussions with the Department of Transport officials about being classified as a CPA since this decision by the Ontario Municipal Board?

Mr. Walmsley: Not yet, but we will be applying within the next 15 days to be a CPA. We had to get our ducks in line, so to speak. We want to get the OMB decision behind us. We wanted to be able to go out to port users and say, "Yes, we do have a viable port. You do not have to worry about it being turned into parkland or green space or bike trails. This is a viable, important port." As a result of our going out to the shipping community, we had a large increase in shipments last year. They are coming back to Oshawa, and it has enhanced the port. That is why this year will be such a good year again.

coupé l'herbe sous le pied en m'empêchant de poser ma question la plus percutante. On m'avait laissé entendre qu'un seul port serait traité différemment. Je comprends maintenant la situation que vous avez décrite.

Étiez-vous présent quand les représentants de la Commission de port du Fraser ont fait leur exposé?

M. Walmsley: Oui.

Le sénateur Bryden: Ils obtiennent une exonération des frais de dragage d'une durée de sept ans. La présidente me laisse seulement poser une ou deux questions et je n'ai donc pas pu aller au fond des choses. Avez-vous essayé d'obtenir une telle exonération?

M. Walmsley: Absolument, sénateur, mais en vain. Le dragage nous coûte environ 700 000 \$ par année, selon la quantité de déblais à draguer. On ne nous a fait aucun cadeau. On ne nous a pas accordé le moindre délai. Quand on nous a avisés que nous devons nous occuper de notre propre dragage, nous n'avons réussi qu'à négocier un partage moitié-moitié du coût du dragage cette année-là, parce que cette responsabilité nous est tombée dessus subitement.

Pour les dragages ultérieurs, nous avons dû payer 100 p. 100 des coûts. Selon le coût de l'enlèvement des déblais de dragage, les dépenses oscillent entre 450 000 \$ et 700 000 \$. Nous ne pouvons pas déverser nos déblais de dragage dans le lac Ontario, comme les gens du fleuve Fraser peuvent le faire dans l'océan Pacifique. La raison en est que le ruisseau d'Oshawa, qui se déverse dans le bassin du port, est pollué. À cause de cette pollution, nous devons construire une installation de retenue des déblais de dragage pour pouvoir les traiter par la suite. Nous ne pouvons pas les déverser ailleurs. Cela nous coûte plus cher. J'aimerais bien que tout soit bien propre afin qu'on puisse seulement les enlever et aller les déverser ailleurs, dans une décharge, ou simplement les déplacer latéralement. Ce serait bien de pouvoir draguer dans le chenal une sorte de chasse-neige et de simplement déplacer latéralement les déblais, mais nous n'avons pas le droit de le faire, de sorte que nos coûts sont un peu plus élevés. Nous n'avons pas réussi à obtenir le moindre allègement à cet égard.

Le sénateur Bryden: Avez-vous discuté avec des fonctionnaires du ministère des Transports de la possibilité d'être transformés en APC, depuis cette décision de la Commission des affaires municipales de l'Ontario?

M. Walmsley: Pas encore, mais nous allons présenter d'ici 15 jours notre demande pour devenir une APC. Il nous a fallu commencer par accorder nos violons, pour ainsi dire. Nous voulons d'abord que la décision de la commission soit une affaire classée. Nous voulons pouvoir dire à nos utilisateurs du port: «Oui, notre port est viable. Vous n'avez pas à vous inquiéter, nous ne serons pas transformés en parc ou en espace vert ou en piste cyclable. Ce port est viable et important.» Grâce à nos démarches dans la communauté des transporteurs maritimes, nous avons obtenu l'année dernière une forte augmentation du tonnage. Les gens reviennent à Oshawa et notre port ne s'en porte que mieux. C'est pourquoi nous aurons de nouveau cette année une très bonne année.

We are handling steel from overseas. We are importing and exporting steel. We are exporting manufactured goods from Canada.

Port Oshawa, as I mentioned, is 35 kilometres east of Toronto. The importance of Port Oshawa to Canada and to Ontario is that it is handling general cargo, manufactured goods. You cannot drag oversized tanks down Yonge Street. You cannot get to Port Toronto. Therefore manufacturing companies in Toronto, and north and east of Toronto, are taking their produce and bringing it down to Port Oshawa for trans-shipment. We are very keen on Port Oshawa because we believe that Ontario will get bigger. We believe that there will be more industry in Ontario in the future and not less. The whole waterfront in Toronto is growing. You have all seen those highrises. Oshawa is becoming more and more important to Ontario and to this nation, now that we have our authority in place and the port ruling as to what our lands have to be, and now that we are bringing in people. We had people from Texas up talking to us about establishing a new industry on our port lands. They want to bring industry in. They are looking for an industrial park with water usage. We now have looked at the dredgeate. We looked at the dredge spoil containment areas.

We have gone through the costing of this and how it can be handled, and so on. Our engineers have gone through it. We can present a better financial picture to anybody who will look at our port. Environment Canada is studying the creeks north and west of our port, to test the level of pollution that is coming down from the city of Oshawa. It is coming together really well and I am happy about it.

Senator Forrestall: What accounts for the 79 per cent increase?

Mr. Walmsley: Basically, we were able to go out to the port users.

Senator Forrestall: Have you been active in generating business?

Mr. Walmsley: Absolutely; that and the fact that we have good handling facilities. We have access to major highways and routes and it is a good distribution system.

Senator Forrestall: Your spill-over is sent east. This has come up a couple of times. I am wondering whether it was a matter of the Ontario government related Commercial-Industrial Act, which states:

...do not include the operation of hotels, restaurants, casinos, or condominium developments unless approved by the minister.

Who enforces that on you?

Mr. Walmsley: In the City of Oshawa, and in the Durham region, they held a referendum and they voted against casinos. Casinos are not a port-related activity but there are some people

Nous manutentionnons de l'acier d'outre-mer. Nous importons et exportons de l'acier. Nous exportons des produits manufacturés du Canada.

Comme je l'ai dit, le port d'Oshawa se trouve à 35 kilomètres à l'est de Toronto. L'importance du port d'Oshawa pour le Canada et pour l'Ontario tient à ce qu'il peut manutentionner des marchandises générales, des produits manufacturés. On ne peut pas transporter d'énormes chars d'assaut le long de la rue Yonge. On ne peut pas les transborder dans le port de Toronto. C'est pourquoi des compagnies manufacturières de Toronto et du nord et de l'est de Toronto apportent leurs produits jusqu'au port d'Oshawa pour les transborder. Nous sommes très optimistes quant à l'avenir du port d'Oshawa, parce que nous croyons que l'Ontario connaîtra une bonne croissance. Nous sommes convaincus qu'il y aura plus d'industries à l'avenir en Ontario, pas moins. À Toronto, tout le secteur riverain est en pleine croissance. Vous avez tous vu les gratte-ciel qu'on y construit. Oshawa devient de plus en plus important pour l'Ontario et pour notre pays, maintenant que nous avons notre administration en place, que l'on a rendu cette décision au sujet de l'avenir de nos terrains et que nous réussissons à attirer des clients. Nous avons reçu des gens qui sont venus du Texas pour discuter de l'implantation d'une nouvelle usine sur nos terrains portuaires. Ces gens qui viennent nous voir veulent construire des usines, veulent voir un parc industriel ayant un accès maritime. Nous nous sommes occupés de la question des déblais de dragage. Nous avons réglé le problème des installations de retenue des déblais de dragage.

Nous en avons calculé le coût et avons trouvé une façon de régler la question, etc. Nos techniciens s'en sont occupés. Nous pouvons maintenant offrir un meilleur bilan financier à quiconque voudra examiner notre port. Environnement Canada étudie les ruisseaux au nord et à l'ouest de notre port, pour vérifier le niveau de pollution émanant de la ville d'Oshawa. Tout se passe très bien et j'en suis très heureux.

Le sénateur Forrestall: Comment s'explique l'augmentation de 79 p. 100?

M. Walmsley: Essentiellement par le fait que nous avons réussi à convaincre les utilisateurs du port.

Le sénateur Forrestall: Avez-vous cherché activement à recruter des clients?

M. Walmsley: Absolument; il y a aussi le fait que nous avons de bonnes installations de manutention. Nous avons accès à un bon réseau routier et à un bon réseau de distribution.

Le sénateur Forrestall: Votre surplus est détourné vers l'est. La question a été soulevée à quelques reprises. Je me demande si cela a un rapport avec la Loi ontarienne sur les activités commerciales et industrielles, qui stipule:

[...] ne comprend pas l'exploitation d'hôtels, de restaurants, de casinos ou de condominiums, sauf autorisation contraire du ministre.

Qui surveille l'application de cette loi?

M. Walmsley: À Oshawa et dans la région de Durham, on a tenu un référendum et les gens ont voté contre les casinos. Les casinos n'ont aucun rapport avec les activités portuaires, mais il y

who want the port lands for casino operations. There was a big push by some elected city officials to establish a casino in the area, so we thought that if this could be included it would be a good idea.

Senator Forrestall: You have a marina.

Mr. Walmsley: We have a marina, yes, sir.

Senator Forrestall: In that event that the marina expanded and the general operator wanted to include a motel, would that be the exception that you would take back to the minister?

Mr. Walmsley: We would take it to the minister, yes.

Senator Forrestall: Condominium developments add nothing at all to the port.

Mr. Walmsley: They add nothing to the port.

The provincial government is downloading a great deal of expenses to the cities. They have downloaded GO Transit, highway repairs, ambulance services. You have all read about it. It is no surprise to you. When the City of Oshawa looks at the Toronto waterfront, they see high-rise hotels, they see waterfront development and they see taxes and taxable income — big tax income. Then they look at our land and they are interested in high-rises, hotels and condominiums.

Senator Forrestall: I commend you for the growth of the port. If you can do 79 per cent once every five years, you will soon surpass Toronto.

Mr. Walmsley: We are doing very well.

Senator Forrestall: Why do you not just offer to take over Toronto?

Mr. Walmsley: Toronto deals in a different product. Our tonnages are much lower than Windsor or Toronto. We deal in manufactured cargo and in general cargos, whereas bulk cargo comes into Toronto — for example, salt for the streets. Red Path Sugar is located in downtown Toronto and they bring in millions of tonnes of raw sugar. On the subject of manufactured goods, the tanks that are 29 feet, 6 inches wide cannot get into the Port of Toronto so they come to the Port of Oshawa. An average lane of traffic is 11 feet wide, so it takes three lanes of traffic to move these tanks.

There are good access roads at Oshawa; also, the railway is right there. It will be good for the province and the nation.

Senator Forrestall: I wish you well and I commend you for your work.

Senator Milne: I will not commend you for your excellence of your operation until I know how far east your lands go. Some time ago there was a great deal of controversy about the keyhole marsh just to the east, between the city of Oshawa and what used to be a

a des gens qui voudraient implanter un casino sur les terrains du port. Certains élus municipaux ont lancé une campagne énergique pour implanter un casino dans la région et nous avons donc pensé que si cela pouvait être inclus, ce serait une bonne idée.

Le sénateur Forrestall: Vous avez une marina.

M. Walmsley: Oui, monsieur, nous avons une marina.

Le sénateur Forrestall: Si cette marina prenait de l'expansion et que l'exploitant voulait y construire un motel, demanderiez-vous au ministre de vous accorder une exception pour que le projet puisse être réalisé?

M. Walmsley: Nous adresserions une demande au ministre, oui.

Le sénateur Forrestall: La construction de condominiums n'ajoute absolument rien au port.

M. Walmsley: En effet.

Le gouvernement provincial fait beaucoup de délestage de ses dépenses aux dépens des villes. Il s'est déchargé de GO Transit, de l'entretien des routes, des services d'ambulance. Vous avez déjà lu tout cela et je ne vous apprend rien. Quand les élus de la ville d'Oshawa visitent le secteur riverain de Toronto, ils voient des hôtels tout en hauteur, ils voient l'aménagement du bord de l'eau et ils voient des taxes et des revenus imposables, d'énormes revenus imposables. Ensuite, ils se tournent vers nos terrains et sont fortement intéressés à y voir des gratte-ciel, des hôtels et des condominiums.

Le sénateur Forrestall: Je vous félicite pour la croissance de votre port. Si vous pouvez obtenir une croissance de 79 p. 100 tous les cinq ans, vous surpasserez bientôt Toronto.

M. Walmsley: Les choses vont très bien pour nous.

Le sénateur Forrestall: Pourquoi n'offrez-vous pas simplement d'annexer le port de Toronto?

M. Walmsley: À Toronto, on manutentionne des produits différents. Notre tonnage est beaucoup plus faible qu'à Windsor ou à Toronto. Nous avons des produits manufacturés et des marchandises diverses, tandis que les marchandises en vrac sont débarquées à Toronto, par exemple le sel pour les rues. La compagnie sucrière Red Path est installée dans le centre-ville de Toronto et elle importe des millions de tonnes de sucre brut. Au sujet des produits manufacturés, les blindés qui ont 29 pieds et demi de large ne peuvent pas se rendre au port de Toronto, et on les embarque donc au port d'Oshawa. En moyenne, une voie routière a 11 pieds de large, et il faut donc trois voies pour faire passer ces chars d'assaut.

À Oshawa, il y a de bonnes routes d'accès; de plus, le chemin de fer passe tout près. Ce sera bon pour la province et pour le pays.

Le sénateur Forrestall: Je vous félicite pour votre travail et je vous souhaite tout le succès voulu.

Le sénateur Milne: Je ne vous féliciterai pas pour l'excellence de vos entreprises tant que je ne saurai pas jusqu'où vos terrains s'étendent vers l'est. Il y a quelque temps, il y a eu toute une controverse au sujet d'un marais piriforme situé juste à l'est, entre

lovely farm and is now an office building for a major car company.

Mr. Walmsley: To answer your question, the harbour commission took that land and we sold it to the city for \$1. We sold 211 acres of marshland to the city and it is being administered by the Friends of the Second Marsh. That is what the area is called, Second Marsh.

Senator Milne: That is one of the few remaining keyhole marshes along the north shore of Lake Ontario.

Mr. Walmsley: That is correct. We took a look at it and decided that it would be better served for the people of the area as a natural marsh. We returned the land to them.

Senator Milne: You have already divested yourself of responsibility for that. It is now green land.

Mr. Walmsley: We turned over 200 acres of green space.

Senator Milne: How many acres are you now responsible for?

Ms Donna P. Taylor, Chief Executive Officer, Oshawa Harbour Commission: We have 60 acres left on the Gifford Farm, on the west side of the marsh. We had the Beaton Farm on the east side of the marsh. We gave back the marsh but we voluntarily cut a strip down off eastern boundary of the Gifford Farm, a 120-metre-wide buffer zone. We have voluntarily drawn that line, so we have lost several acres because it is a long piece of property. The Ontario Municipal Board approved that decision.

General Motors has a buffer of 60 metres on the other side, and we doubled that. New legislation was coming down the pipe, but we voluntarily did that. The parcel of land has been set aside as a pristine barrier between the development of our 60 acres. We had originally anticipated that all of that land would be for heavy use industrial, manufacturing, et cetera. Again, we voluntarily offered to down zone that to prestige industrial, which is warehousing and commercial interests, so it would have less of an impact on the marsh. We now have the marsh, the buffer zone, prestige, and then we have our port industrial. That was the plan that the OMB approved.

Senator Milne: Then I do congratulate you. That is good news for people who are interested in the marshes along there.

The Fraser River port people, as you heard, expressed an interest in real estate development, and this is what you are hoping to be able to do on your remaining 60 acres?

la ville d'Oshawa et ce qui était auparavant une magnifique ferme qui a maintenant été remplacée par un immeuble à bureaux d'un grand fabricant d'automobiles.

M. Walmsley: Pour répondre à votre question, la commission de port a vendu ce terrain à la ville pour la somme de 1 \$. Nous avons vendu 211 acres de marais à la ville et ce terrain est maintenant administré par une organisation qui s'appelle Friends of the Second Marsh. C'est en effet le nom de ce marais, Second Marsh.

Le sénateur Milne: C'est l'un des derniers marais de ce type qui reste le long de la rive nord du lac Ontario.

M. Walmsley: C'est vrai. Nous avons étudié la question et avons décidé qu'il serait préférable pour la population locale que ce marais soit préservé dans son état naturel. Nous avons donc remis le terrain à la collectivité.

Le sénateur Milne: Vous vous êtes déjà déchargés de cette responsabilité. C'est maintenant un espace vert.

M. Walmsley: Nous avons remis à la collectivité plus de 200 acres d'espace vert.

Le sénateur Milne: Combien d'acres vous reste-t-il maintenant?

Mme Donna P. Taylor, présidente-directrice générale, Commission de port d'Oshawa: Il nous reste 60 acres sur la ferme Gifford, du côté ouest du marais. Nous avions la ferme Beaton, du côté est du marais. Nous avons redonné le marais, mais nous avons délibérément découpé une bande de 120 mètres de large sur le flanc est de la ferme Gifford pour créer une zone-tampon. Nous avons volontairement créé cette zone, ce qui nous a fait perdre plusieurs acres, parce que c'est un très long terrain. La Commission des affaires municipales de l'Ontario a approuvé cette décision.

La General Motors possède une zone-tampon de 60 mètres de l'autre côté, et nous avons doublé cette largeur. Une nouvelle loi était sur le point d'être adoptée, mais nous l'avons fait volontairement. Cette parcelle a été mise de côté pour créer une zone verte ceinturant notre terrain industriel de 60 acres. À l'origine, nous avions prévu que la totalité de ce terrain serait consacrée à l'industrie lourde ou légère, etc. Je répète que nous avons volontairement offert de modifier le zonage pour adopter les établissements industriels de prestige, c'est-à-dire des entrepôts et des établissements commerciaux, afin d'amoindrir l'incidence sur le marais. Nous avons donc maintenant le marais, la zone-tampon, le secteur de prestige et ensuite, le secteur industriel portuaire. C'est ce plan qui a été approuvé par la Commission des affaires municipales de l'Ontario.

Le sénateur Milne: Dans ce cas, je vous félicite. C'est une bonne nouvelle pour tous ceux qui s'intéressent au marais dans ce secteur.

Vous avez entendu les représentants du port du Fraser exprimer leur intérêt envers le développement immobilier et c'est ce que vous espérez pouvoir faire sur les 60 acres qui vous restent?

Mr. Walmsley: On the remaining land, because we have had the rezoning approved. We intend to pursue light industries to do that, to generate a revenue base for the port, yes.

For your information, we have restricted the heights of our buildings so that from the marsh line you will not see the port. With the way the hill rises, and because we have restricted the height of our buildings, you will feel like you are in the middle of the wilderness. You will not even know there is a port there.

Senator Whelan: Does General Motors use your harbour at all?

Mr. Walmsley: General Motors uses our harbour when they import major presses for the stamping of cars. They buy the presses overseas and they bring them in on an intermittent basis. A number of years will go by, and then there will be a big rush.

Right now, General Motors is selling portions of a plant to a Far East country — I would rather not say where, but somewhere over in the Far East — and we are talking with them about it. They will take the plant apart and ship major portions of it over there through the port.

Senator Whelan: They will dismantle the plant?

Mr. Walmsley: Yes.

Senator Milne: Will they dismantle the jobs, too?

Mr. Walmsley: I do not know if the plant is presently operating. I do not get involved. If they say they want to ship a plant, I say, "Fine, thank you. Yes, sir."

Senator Whelan: Did you receive any aid for your marina under the old federal government marina policy?

Mr. Walmsley: No. The federal government would dredge the channel and the port and put in the channel buoys. They maintained the foghorn.

Senator Whelan: We had a federal program for marinas where we developed everything, the dredging, the docks, the wharves.

Ms Taylor: At one point in the early 1970s, we got some limited assistance to dig what we now know as the north basin, which was the last area of expansion. It was a one-shot thing of about \$100,000.

Senator Whelan: Do you have tanks for the calcium chloride?

Mr. Walmsley: Yes, we have huge tanks for calcium chloride. It comes from General Chemical. They bring it in, and it is used for fertilizer.

Senator Whelan: General Chemical is one mile from where I live, and I worked there as a young man. How many people do you employ in the harbour?

M. Walmsley: Sur les terrains qui restent, parce que nous avons fait modifier le zonage. Nous avons l'intention de chercher à attirer de l'industrie légère, pour générer des revenus pour le port, en effet.

Pour votre gouverne, je précise que nous avons limité la hauteur des immeubles de manière que, depuis le marais, on ne puisse pas voir le port. À cause d'une élévation de terrain et parce que nous avons limité la hauteur des immeubles, vous aurez l'impression d'être en pleine nature. Vous ne saurez même pas qu'il y a un port tout près.

Le sénateur Whelan: La General Motors utilise-t-elle votre port?

M. Walmsley: Elle l'utilise pour importer de grandes machines à emboutir les métaux pour la fabrication de voitures. La compagnie achète ces machines par intermittence. Il peut s'écouler un certain nombre d'années sans qu'elle en achète, et puis on en importe toute une série.

Actuellement, la General Motors est en train de vendre des éléments d'une usine à un pays d'Extrême-Orient — je préfère ne pas préciser lequel, mais c'est quelque part en Extrême-Orient — et nous discutons avec eux à ce sujet. Elle va démanteler l'usine et l'exporter en pièces détachées par notre port.

Le sénateur Whelan: Elle va démanteler l'usine?

M. Walmsley: Oui.

Le sénateur Milne: Va-t-elle aussi démanteler les emplois?

M. Walmsley: J'ignore si cette usine est actuellement en activité. Je ne m'en suis pas mêlé. Si on me dit qu'on veut expédier une usine par bateau, je réponds: «Très bien, merci. À votre service, monsieur.»

Le sénateur Whelan: Avez-vous reçu de l'aide pour votre marina aux termes de l'ancienne politique du gouvernement fédéral à l'égard des marinas?

M. Walmsley: Non. Le gouvernement fédéral faisait le dragage du chenal et du port et installait les bouées dans le chenal. Il s'occupait aussi de l'entretien de la corne de brume.

Le sénateur Whelan: Nous avions un programme fédéral pour les marinas; nous nous occupions de tout, du dragage, des quais et des docks.

Mme Taylor: À un moment donné, au début des années 70, nous avons reçu une aide limitée pour creuser ce que nous appelons maintenant le bassin du nord, qui a été le dernier agrandissement. L'aide a été consentie sous la forme d'un montant forfaitaire d'environ 100 000 \$.

Le sénateur Whelan: Avez-vous des réservoirs pour le chlorure de calcium?

M. Walmsley: Oui, nous avons d'énormes réservoirs pour le chlorure de calcium, qui provient de la General Chemical. On l'apporte par bateau et ce produit sert d'engrais.

Le sénateur Whelan: La General Chemical se trouve à un mille de chez moi et j'y ai travaillé quand j'étais jeune. Combien d'employés avez-vous au port?

Ms Taylor: We have office staff and the marina. We do not employ the stevedores. We have very few direct employees. We are down to six people: myself and an assistant and four people at the marina. That is because we are a landlord port. We hire the stevedore company, which hires the other people. In the last study that we did, the spin-off effect was up to 700 local jobs.

Senator Whelan: You said the City of Oshawa will be coming to Ottawa this week? What will they say?

Mr. Walmsley: Yes, they will be here on Thursday. They will say, "Give me the port for \$1."

Senator Whelan: How much do you charge at the marina? It is a revenue source for your harbour, is it not?

Mr. Walmsley: It is a revenue source, but we have been pouring the money back into the marina by redoing the docks. For the last four years, any revenue earned at the marina went back into the marina. They upgraded the docks from A to I, and this year we redid the exterior of the yacht club. We recladded it in a vinyl siding.

That is a revenue source, but basically we have been using it for the marina.

Ms Taylor: We tried to ensure that it remained self-sufficient.

The Chairman: Thank you very much.

The committee adjourned.

Mme Taylor: Nous avons le personnel de bureau et la marina. Nous n'employons pas les débardeurs. Nous avons très peu d'employés directs. Nous n'avons plus que six personnes: moi-même, un adjoint et quatre personnes à la marina. C'est parce que nous sommes un port qui fonctionne selon la formule du locateur. Nous embauchons une compagnie de débardage qui emploie à son tour d'autres personnes. Lors de la dernière étude que nous avons faite, les retombées se traduisaient par 700 emplois locaux.

Le sénateur Whelan: Vous avez dit que la Ville d'Oshawa enverrait des représentants à Ottawa cette semaine. Que vont-ils dire?

M. Walmsley: Oui, ils seront ici jeudi. Ils diront: «Donnez-moi le port pour 1 \$.»

Le sénateur Whelan: Combien en coûte-t-il pour accoster à la marina? C'est une source de revenu pour votre port, n'est-ce pas?

M. Walmsley: C'est une source de revenu, mais nous avons réinjecté l'argent dans la marina en refaisant les quais. Depuis quatre ans, tous les revenus de la marina ont été réinjectés dans la marina. Nous avons fait passer les quais de la cote A à la cote I et cette année, nous avons refait l'extérieur du club des plaisanciers avec un revêtement de vinyle.

C'est une source de revenu, mais nous nous en servons uniquement pour la marina.

Mme Taylor: Nous avons tenté de faire en sorte qu'elle demeure financièrement autonome.

La présidente: Merci beaucoup.

La séance est levée.

From the Labrador Metis Association:

Mr. Todd Russell, President; and

Mr. Robert Rose, Advisor.

From the Cape Breton Regional Municipality:

Mr. John Whalley, Manager.

From the Fraser River Harbour Commission:

Mr. Michael Jones, Chairman; and

Mr. Rick Pearce, Port Manager and Chief Executive Officer.

From the Canadian Merchant Service Guild:

Captain Maury R. Sjoquist, National President; and

Mr. Lawrence Dempsey, National Secretary Treasurer.

From the Windsor Port Users Group:

Mr. Jack Frye, Member of the Board.

From the Oshawa Harbour Commission:

Mr. Donald Walmsley, Chairman; and

Ms Donna P. Taylor, Chief Executive Officer.

De la Labrador Metis Association:

M. Todd Russell, président; et

M. Robert Rose, conseiller.

De la Municipalité régionale du Cap-Breton:

M. John Whalley, directeur.

De la Commission de port du Fraser:

M. Michael Jones, président; et

M. Rick Pearce, directeur du port et président-directeur général.

De la Guilde de la marine marchande du Canada:

Capitaine Maury R. Sjoquist, président national; et

M. Lawrence Dempsey, secrétaire-trésorier national.

Du Windsor Port Users Group:

M. Jack Frye, membre du conseil d'administration.

De la Commission de port d'Oshawa:

M. Donald Walmsley, président; et

Mme Donna P. Taylor, présidente-directrice générale.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Public Works and Government Services Canada —
Publishing
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada —
Édition
45 Boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From the Toronto Harbour Commissioners:

Mr. Harold Peerenboom, Chairman;
Mr. Charles Parmelee, Vice-Chairman;
Mr. Gary F. Reid, General Manager;
Mr. Bill Jackman, Corporate Secretary;
Mr. Howard Joy, Commissioner;
Mr. Steve Ellis, Commissioner; and
Mr. Michael Walker, Commissioner.

From the Toronto City Council:

Mr. Tom Jakobek, Councillor.

From CAW Canada Seaway Workers:

Mr. Gary Fane, National Director of Transportation of the
CAW;
Mr. Joel Fournier, President of CAW Local 4212; and
Mr. Vince Hearn, Chairman, CAW Local 4212.

From the Chamber of Maritime Commerce:

Mr. Doug Smith, President.

From the Canadian Shipowners Association:

Mr. Donald N. Morrison, President.

Des Commissaires du havre de Toronto:

M. Harold Peerenboom, président;
M. Charles Parmelee, vice-président;
M. Gary F. Reid, directeur général;
M. Bill Jackman, secrétaire général;
M. Howard Joy, commissaire;
M. Steve Ellis, commissaire; et
M. Michael Walker, commissaire.

De la Ville de Toronto:

M. Tom Jakobek, conseiller municipal

TCA — Travailleurs canadiens de la Voie maritime

M. Gary Fane, directeur national des transports des TCA;

M. Joel Fournier, président de la section locale 4212, TCA; et
M. Vince Hearn, président du conseil d'administration de la
section locale 4212, TCA.

De la Chambre de commerce maritime:

M. Doug Smith, président.

De l'Association des armateurs canadiens:

M. Donald N. Morrison, président.

